

UNFALLFLUCHT UNTER ALKOHOLEINFLUSS

von

ERHARDT SCHWERDTNER

≡

1965.

Aus dem Institut für gerichtliche Medizin und Kriminalistik
der Johannes Gutenberg-Universität Mainz
Direktor: Professor Dr.med.et phil. Kurt Wagner

Unfallflucht unter Alkoholeinfluß

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Medizinischen Fakultät
der Johannes Gutenberg-Universität Mainz

vorgelegt von

Erhardt Schwerdtner

Wiesbaden

Mainz 1964

D e k a n : Professor Dr. med. Korting
R e f e r e n t : Professor Dr. med.et phil. Kurt Wagner
Tag der mündlichen
Prüfung : 16.7.1965

Meiner Frau

Marie-Elisabeth

gewidmet

A. E i n l e i t u n g

Bemerkungen zu der Entwicklung des Straßenverkehrs
in den letzten Jahren.

B. H a u p t t e i l

I. Unfallursachen, in der Person des Kraftfahrzeug-
fahrers liegend.

II. Verhalten nach dem Unfall.

III. Persönlichkeitsstruktur des Flüchtigen.

IV. Alkohol und Straßenverkehr.

a) Alkoholwirkung auf Kraftfahrzeugfahrer

b) Alkoholisierte Fahrer und Unfallflucht

V. Untersuchungen über Fahrerflucht unter Alkohol-
einfluß aus den Akten des Institutes für gerichtliche
Medizin und Kriminalistik an der Johannes Gutenberg
Universität Mainz und Bemerkungen zu diesen Ergeb-
nissen.

a) Zur Person des Täters

b) Zur Tatzeit

c) Zur Ursache des Unfalls

d) Zu Fluchtgründen und Verhalten des Täters

e) Über den Nachtrunk

f) Zu Vorstrafen der Flüchtigen

C. S c h l u ß

I. Diskussion

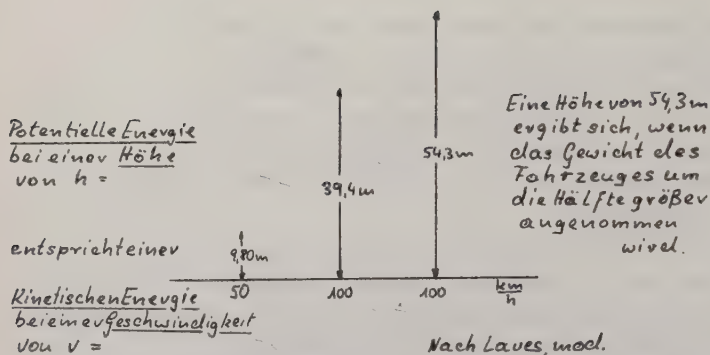
II. Zusammenfassung

D. L i t e r a t u r

Häufiges Vorkommen von Fahrerflucht nach Verkehrsunfällen hat Veranlassung gegeben, nachdem die psychologischen Gegebenheiten bei Unfallflucht weitgehend untersucht und beschrieben worden sind, von diesen Fluchtfällen diejenigen abzutrennen und zu untersuchen, bei denen der Flüchtige unter Alkoholeinfluß stand.

Nachdem das Kraftfahrzeug das am meisten begehrte Objekt aller Verbrauchsgüter, das Kraftfahren die am heftigsten begehrte Form sozialen Prestiges geworden ist (GUNZERT⁸), ist bei der täglichen Beobachtung des Kraftfahrzeugverkehrs festzustellen, wie wenig sich Kraftfahrer darüber im klaren sind, welche oft tödliche Gefahr sie für sich und andere darstellen können.

Der Automobilbau entwickelte in den letzten Jahren immer schnellere Fahrzeuge. Die Mehrzahl der Kleinwagen sind von Fahrzeugen der Mittelklasse abgelöst worden. Gewicht und mögliche Endgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge sind größer geworden. Die kinetische Energie (Wucht) der Fahrzeuge ist um das 5 1/2-fache gestiegen, wenn man bei der Berechnung der kinetischen Energie nach der Formel $E = \frac{m \cdot x \cdot v^2}{2}$ ein Ansteigen des Gewichtes der Fahrzeuge von mit 2 Personen belasteten Kleinwagen mit 600 kg Gewicht und 50 km Geschwindigkeit pro Stunde auf einem Mittelklassewagen (mit 2 Personen besetzt) mit 900 kg und 100 km Geschwindigkeit pro Stunde ausgeht.



Die Gesamtzunahme des Straßenverkehrs bedingt weiterhin größere Geschicklichkeit, höhere Aufmerksamkeit und schnelleres Reagieren der Kraftfahrer. Die Anforderung an den Kraftfahrer hat sich durch die technische Veränderung der Fahrzeuge (Größe und Geschwindigkeit) und die Zunahme der Zahl der Fahrzeuge (1956 - 1963 um das 3 1/2-fache) potenziert. Die Zahl der Unfälle ist entsprechend angestiegen.

Die Fahrtüchtigkeit, Fahrkunst und die innere Haltung des Fahrers wird sich bessern und ändern müssen, um diesen Anforderungen gewachsen zu sein.

Als Unfallursache steht das Fehlverhalten von Kraftfahrern an erster Stelle.

UNDEUTSCH³⁰ untersuchte Unfälle auf ihre Ursachen infolge Fehlverhaltens.

Undeutsch fand:

- 22 % falsche Abschätzung
- 18 % indirekte Situationsbeurteilung
- 16,5 % Abgelenktsein
- 15 % eingeschliffene Verhaltensweisen
- 14,5 % falsche Erwartung über das Verhalten anderer
- 10 % altersbedingte Verkehrsuntauglichkeit
- 4 % Durchbruch natürlicher Verhaltenstendenzen

Stimmungen, Eile, sehr geringe Fahrpraxis, Übermüdung, mangelnde Kraftfahrzeugbeherrschung, ungenügende Kenntnis der Verkehrsregeln, Ortsfremdheit, schlechte Reaktion, Geltungsbedürfnis werden als weitere Ursachen von Unfällen angegeben.

Zur Frage des Zusammenhangs von Unfallmöglichkeit und Dauer der Fahrpraxis fand HOYOS¹⁴, daß Personen mittleren Alters in ihrem Verhältnis der Unfälle zu den Verstößen von der Dauer der Fahrpraxis unbeeinflusst blieben.

Mangelhafte Fahrdisziplin ist weitere Unfallursache. Sie ist zum größten Teil persönlichkeitsbedingt. Mehrere Autoren beschäftigen sich mit der Psychologie des Unfällers.

Die psychische Struktur der Unfällerpersönlichkeit untersuchte MAYER²². Er beschreibt, daß 60 -80% aller Unfälle als in der Person des Betroffenen und in seinem Verhalten begründet angesehen werden können. Psychologische Reihenuntersuchungen zum Arbeitsunfall und von ihm durchgeführte medizinisch-psychologische Untersuchungen zum Verkehrsunfall gaben ihm Anlaß zur Unterscheidung folgender Gruppen unfallgefährdeter Persönlichkeiten:

1. Die passiven Unfallerleider

(vorwiegend psychasthenische Persönlichkeiten, Vitalschwach-Labile, Vitalschwach-Beunruhigte, Vitalschwach-Verfestigte).

Diese Menschen sind von geringer Vitalität und wenig belastbar. Sie sind leicht beeindruckbar und zu "verunsichern", so daß sie zu keiner sicheren und den jeweiligen Erfordernissen entsprechenden Handlungsweise gelangen. Es fehlt ihnen sichere Anpassung und rasche Umstellungsfähigkeit, um Gefahren rechtzeitig ausweichen oder sie abfangen zu können.

2. Die Aktiv-Unbekümmerten und die Triebstark-Unge-
steuerten.

Sie erscheinen oft in ihrem Verhalten als bewußt
verkehrswidrig und rücksichtslos, jedoch sind die
tatsächlichen psychischen Gegebenheiten meist
mangelnde Vorsicht und Umsicht aus Unbekümmertheit.

Es ist also nachgewiesen, daß etwa dreiviertel
aller Unfälle in der Person des Verursachers und dessen
Verhalten als begründet angesehen werden können (MAYER²²).
Auch die Dauer der Fahrpraxis ist nicht ausschlaggebend
(HOYOS¹⁴).

Nicht immer deckt sich das juristische Bild vom
menschlichen Verkehrsverhalten, seinen Möglichkeiten
und Grenzen mit dem medizinischen-psychologischen -
soziologischen Menschenbild (WINKLER³²). Er spricht
von der Affektbesetzung der motorisierten Fortbewegungs-
mittel, von der Identifikation des Fahrers mit dem
Fahrzeug und der affektgeladenen Form der soziologischen
Beziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern untereinander
und gegenüber autoritären Maßnahmen der verkehrsregelnden
Institutionen und ihrer Repräsentanten.

Als in der Person der Verkehrsteilnehmer begrün-
dete Ursachen eines Unfalls sind anzusehen:

1. Unachtsamkeiten, Fahrfehler, Verstöße gegen Vor-
schriften.
2. Psychastheniker, Unfällepersönlichkeiten.
3. Die affektgeladene Form der soziologischen Beziehungen
der Verkehrsteilnehmer untereinander und gegen Maß-
nahmen verkehrsregelnder Behörden.

Diese letzte Gruppe ist bei Beobachtung des Verkehrs sehr häufig festzustellen.

Kommt es zum Unfall, dann sind psychologische Momente nicht nur für das Zustandekommen von Unfällen von Bedeutung, sondern auch in eklatanter Maßgeblichkeit für das Verhalten des Verletzten nach dem Unfall und der Art und Weise, wie er mit den Unfallfolgen fertig wird.

Verhalten der Unfälle nach dem Unfall:

Sie weisen eine affektive Instabilität, sprunghafte Unbesonnenheit, starke Variabilität der Leistungen auf (KRISCHEK¹⁵). In der Vorgeschichte dieses Personenkreises finden sich häufiger Berufswechsel, Eheschwierigkeiten, Scheidung, Nervenzusammenbruch, negative soziale Einstellung.

Nach Unfall treten auf: Panik, Schreckreaktionen, Entwicklung von Phobien. Die psychische Entwicklung ist jetzt vermehrt durch die Tatsache, daß die meisten Unfälle entschädigungspflichtige Ereignisse darstellen. Es muß sich jetzt entscheiden, ob der Unfallverursacher ein ausreichendes Übergewicht von Klugheit und Verantwortung über Egoismus und Furcht besitzt, ob er charakterlich den ersten Schreck übersteht und an der Unfallstelle bleibt, oder ob er sich aus irgendwelchen Gründen der Verantwortung zu entziehen versucht.

Unfallflucht § 142 STGB :

Wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeuges oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch die Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat, wird mit Gefängnis bis zu 2 Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder einer dieser Strafen bestraft. Der Versuch ist strafbar.

In besonders schweren Fällen ist die Strafe Gefängnis, nicht unter 6 Monaten oder Zuchthaus.

"Verkehrsunfall ist jedes Ereignis, in dem beim Verkehr ein Mensch getötet oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt worden ist." (Zit.nach MÜLLER²³).

Der Täter muß wissen oder für möglich halten, daß die Feststellung der Person, des Kraftfahrzeuges der Art der Beteiligung durch die Flucht vereitelt oder wesentlich erschwert wird (HARTUNG¹⁰).

Psychiatrische Erkrankungen, innere Erkrankungen usw. sind bewusst aus dieser Aufstellung ausgelassen worden, da sie von vornherein eine besondere, teils klinische Untersuchung erfahren und bei der Erteilung der Fahrerlaubnis berücksichtigt werden.

Jeder geistig, seelisch und körperlich Gesunde kann praktisch zum Unfallflüchtigen werden. Aus der Paniksituation heraus gerät das seelische Gefüge in Verwirrung und die Triebsschicht gewinnt Oberhand, die vernunftgemäße Steuerung wird ausgeschaltet und die Primitivreaktion - Flucht - kommt zum Durchbruch. Dieses Stadium der Kurzschlußreaktion dauert dem psychischen Tempo des einzelnen entsprechend nur kurze Zeit. Sehr schnell tritt die geistige Tätigkeit und die willentliche Anpassung an die Situation wieder ein, d.h. der Mensch, der aus der Paniksituation heraus flüchtet, fängt sich in kürzester Zeit und kehrt zum Unfallort zurück. Tut er das nicht, wird die Flucht zur Absicht (SACHSE²⁶ II).

In jedem Menschen kann die Tendenz zur Unfallflucht liegen, jedoch im einzelnen kann man große Unterschiede feststellen. Besonders zwei Gruppen von Unfallflüchtigen treten hervor:

1. Die charakterlich Labilen, die sich mit Absicht der Verantwortung entziehen.
2. Sind es die rücksichtslos bis brutal Eingestellten, deren Ich-Bewußtsein sie nicht in die menschliche Gemeinschaftsordnung eingliedern läßt.

Diese beiden Gruppen haben wir bereits in dem Personenkreis der Verkehrsteilnehmer gefunden, die häufig Anlaß zu Verkehrsunfällen geben.

Da der größte Prozentsatz der Unfallflüchtigen sich aus diesen beiden Gruppen zusammensetzt, zwingen sich charakterologische Überlegungen auf. Sachse kommt daher zu dem Schluß: "Mängel in sittlicher und charakterlicher Hinsicht können jemanden zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erscheinen lassen. Als Gründe für die Versagung des Führerscheins kommen ferner in Betracht: allgemeine moralische Unzuverlässigkeit, auch ohne eigentliche Geisteskrankheit, Neigung zum Trunk oder zu Ausschreitungen, insbesondere zu Rohheitsdelikten."

RAUCH²⁵ fand, daß eine Differenzierung der Verurteilungszahlen wegen Verkehrsunfallflucht in der Bundesrepublik die verwunderliche Tatsache erbracht habe, daß dieses Delikt nicht etwa in den jüngeren Jahrgängen zahlenmäßig häufiger ist, sondern mit zunehmendem Lebensalter sich erhöht. Eine Erklärung hierfür kann man vielleicht darin sehen, daß für den älteren, gereiften Menschen in sozialer Hinsicht meist mehr auf dem Spiel steht. Eine Untersuchung der speziellen Motivationsmomente zeigte, daß größtenteils die gleichen psychophysischen Faktoren sowohl zum Erleiden von Unfällen,

als auch zur Unfallflucht zu prädestinieren scheinen. Rauch ist der Ansicht, daß die Schuld des Kraftfahrers nicht nur in der Verkehrsunfallflucht als einzelne Handlung liegt; sie liegt zu einem großen Teil auch darin, daß er in seiner Dauereinstellung die Verantwortung und damit eine der Flucht entgegenwirkende Tendenz nicht genügend vorbereitet hat und damit Unfallflucht begeht.

HIRSCHMANN¹² beschäftigt sich mit der Frage, ob der Geistesgesunde infolge seelischer Erschütterung, die nach selbstverschuldetem Unfall häufig unvermeidbar ist, Verkehrsunfallflucht in einem seelischen Ausnahmezustand begehen kann, der einer Störung der Geistestätigkeit oder einer Störung im Sinne des § 51 Abs. 1 STGB gleichzusetzen ist, und welche Kriterien zur Verfügung stehen, einen solchen Ausnahmezustand zu beweisen.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß solche Ausnahmezustände möglich sind, daß es sich aber um höchst seltene Vorkommnisse handelt.

Aus diesem Grunde kann sich die Untersuchung nicht auf eine repräsentative Serie stützen. H. unterzog deshalb beweiskräftige Einzelfälle einer näheren Untersuchung.

Der Ausnahmezustand stellt eine Primitivreaktion dar, die dadurch gekennzeichnet ist, daß elementar aufbrechende Affekte die höheren kontrollierenden Persönlichkeitsschichten unter Einengung und Trübung des Bewusstseins durchschlagen und sich unmittelbar in Handlungen - Fortlaufen - umsetzen.

Die Erinnerung an die Handlung ist demzufolge getrübt oder aufgehoben. Zweckgerichtet ist allein die Tendenz des Weglaufens, die Flucht aus einer für unerträglich empfundenen Situation.

Die Ausführung hingegen widerspricht zielgerichtetem, planvollem Handeln: Die Täter entfernen sich, als solche

bereits durch Zeugen festgestellt, unter Hinterlassung des Wagens mit intakten Nummernschildern von der Unfallstelle, irren planlos im Gelände umher, tauchen schließlich äußerlich verwahrlost, beschmutzt andernorts wieder auf.

Nach Abklingen des Ausnahmezustandes zeigen sie echte Bestürzung über das Vorgefallene. Unfallflucht, die überlegtes, planvolles Handeln verrät, ist mit einer Panik- und Schreckreaktion nicht vereinbar und lediglich als Schutzbehauptung zu werten.

Da der verschuldete Unfall als unmittelbare seelische Reaktion zu heftigem Schreckerlebnis führen kann, der Ausnahmezustand aber nur in sehr seltenen Fällen zur Entwicklung gelangt, wurde nach den Bedingungen gefragt, die an dem Zustandekommen beteiligt sind. Diese sind geknüpft an die besondere Lebenssituation, in die der Unfall trifft und die Besonderheiten der Persönlichkeitsstruktur. (Hirschmann).

Zweifelloso finden sich zahlreiche Menschen, die ohne weiteres imstande sind, die Affekte, die eine solche Ballung von Erlebniswirkungen hervorrufen, zu verarbeiten. Als dritten Faktor neben selbstverschuldetem Unfall und Lebenssituation ist deshalb der Persönlichkeitsstruktur besondere Beachtung zu schenken. Primitivreaktionen nach Art der psychogenen Dämmerzustände (Ausnahmezustände) sehen wir vornehmlich bei solchen Menschen auftreten, bei denen die höheren, normalerweise regulierend eingreifenden Persönlichkeitsschichten dürftig entwickelt, deshalb leicht lahm zu legen sind und bei solchen, die leicht unter die Herrschaft des sogenannten Primitivpotentials geraten: Primitive, intellektuell tiefstehende Naturen, infantile unausgereifte Menschen, asthenische, selbstunsichere, weiche, beeindruckbare Persönlichkeiten

und solche, denen allgemein ausgedrückt eine erhöhte Affezierbarkeit der Affekte eigen ist.

In jedem Falle, in welchem bei Geistesgesunden Verkehrsunfallflucht im Zustande der Unzurechnungsfähigkeit als Folge einer Panik- und Schreckreaktion geltend gemacht wird, ist zu prüfen:

1. ob aus dem Verhalten des Täters die Kriterien eines psychogenen Ausnahmezustandes (Primitivreaktion, psychogener Dämmerzustand) abzuleiten sind und
2. ob die Lebensumstände vor Eintritt des Unfalls und die besondere Persönlichkeitsstruktur geeignet sind, einen solchen Ausnahmezustand hervorzurufen um damit die Gegebenheiten des § 51 STGB evtl. zu bejahen.

In der Bundesrepublik wird an allen möglichen Stellen die "Würde" des Menschen und seine "Unantastbarkeit" in den Vordergrund gestellt. Jedoch der Labile und der rücksichtslose Mensch der aus seiner Veranlagung bzw. seiner Einstellung heraus unfallflüchtig wird, hat das erste Gebot des Grundgesetzes verletzt und kann für sich nicht mehr die "Unantastbarkeit" seiner "Würde" beanspruchen. Darum wird er es sich auch gefallen lassen müssen, daß man eine Überprüfung seiner sittlichen Einstellung und seiner Selbstverantwortlichkeit vornimmt (SACHSE²⁶ II). Interessant wäre lt. Sachse eine Durchleuchtung Unfallflüchtiger nach einer möglichen kriminellen Disposition. Das Verhalten nach oder während der Flucht wirft ein bezeichnendes Licht auf die charakterliche Gesinnung des Unfallflüchtigen. Schon der bekannte Nachtrunk zur Verschleierung des alkoholbedingten Zustandes vor dem Unfall gehören dazu, besonders auch das Liegenlassen einer angefahrenen oder überfahrenen Person ohne Hilfeleistung, das Vernichten von Unfallspuren usw.- Jedoch scheut man sich noch davor, festzustellen, daß ein Unfallflüchtiger nicht generell in die Liste der Verkehrsdeliquenten

einzuordnen ist.

Auffallend ist, daß die Unfallflüchtigen der Gruppe der charakterlich Labilen und der Gruppe der rücksichtslos Brutalen in den seltensten Fällen als unbescholtene Erstdeliquenten abgeurteilt werden, sondern meistens schon mehrfache Bestrafungen hinter sich haben. Es zeigt sich also auch hier, daß diese auf Grund ihrer Veranlagung bzw. ihrer Einstellung eine ständige Bedrohung der Umwelt bedeuten. Damit stellt sich die Frage, ob nicht eine Möglichkeit gefunden werden kann, diesen Personenkreis von vornherein von der Beteiligung am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen.

Die Untersuchungen Hirschmanns können einen Unfallschock erklären lassen. Sie beziehen sich auf Geistesgesunde und engen den Fluchttäterkreis auf diejenigen ein, denen ein psychogener Ausnahmezustand nachgewiesen werden kann und ihnen damit verminderte Zurechnungsfähigkeit für das Fluchtgeschehen anzuerkennen. Sachse hingegen schlägt vor der Erteilung der Fahrerlaubnis eine psychologische Eignungsprüfung vor um sittliche und charakterliche Mängel aufzudecken, die Grund zur Versagung des Führerscheins geben können.

Alkohol und Straßenverkehr

Man sollte nun von jedem Kraftfahrer erwarten, daß er sich über die erhöhten Anforderungen, die an ihn gestellt werden, im klaren ist und sich entsprechend verhält. Das heißt, daß er seine körperlichen und geistigen Fähigkeiten nicht durch zusätzliche nicht notwendige Faktoren in Frage stellt.

Unter diesen Faktoren, insbesondere der nicht notwendigen, steht der Genuß von Alkohol an erster Stelle. Unter den medizinisch objektivierbaren toxischen Ursachen welche zu Verkehrsunfällen bzw. anderen Verkehrsdelikten führen können, nehmen die Folgen des Genusses äthylalkoholischer Getränke weitaus den ersten Platz ein (LAVES¹⁹). Hier lesen wir weiter: "Wenn auch der prozentuale Anteil der Verkehrsunfälle, bei denen alkoholische Rauschzustände als Ursache ~~g~~erichtlich erwiesen wurden, seit jeher verhältnismässig gering erscheint (die Werte liegen nicht über 5 % aller Verkehrsunfälle), so ist doch zu berücksichtigen, daß keineswegs in jedem Falle Blutalkoholuntersuchungen erfolgen. Man ist daher berechtigt den Anteil von Verkehrsunfällen, bei denen vorangegangener Alkoholgenuß eine Rolle spielte, wesentlich höher einzuschätzen, als es der amtlichen Zahl entspricht."

Für 1959 sind für das Saarland angegeben, daß ca. 10 % der Unfälle durch Trunkenheit am Steuer ausgelöst oder beeinflusst waren.

Dabei ist zu bedenken, daß Fahruntüchtigkeit als ein Zustand zu verstehen ist, der mit einer Lockerung normaler Hemmungen und mit psycho-physischen Leistungsausfällen gegebene latente Gefahr des Versagens in kritischen Verkehrslagen in sich birgt. Hierbei ist es nicht erforderlich, daß es zu einer Verwirklichung dieser Gefahr kommt, so daß also das Ausbleiben eines Unfalls kein Beweis gegen die durch den Blutalkoholgehalt festgestellte Fahruntüchtigkeit ist (MARTIN²¹ und BGHSt 5,186 (170)).

Der für die absolute Fahruntüchtigkeit gewählte Grenzwert von 1,5 ‰ für den Kraftfahrer bzw. 1,3 ‰ für den Kraftradfahrer enthält einen "Sicherheitszuschlag". Dieser sei nach Meinung des Bundesgerichtshofes so reichlich bemessen, daß k e i n e m Kraftfahrer Unrecht geschehe, wenn er nur aufgrund des Blutalkoholwertes

mit dem Vorwurf der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit belastet würde. Andererseits seien aber für die übrigen bei einer Untersuchung auf "Trunkenheit" zu erhebenden Befunde und das "Fahrverhalten" durchaus geeignet, wenn sich hierbei typische Fehlleistungen oder ein typisches für Alkoholwirkung kennzeichnendes Fehlverhalten im Straßenverkehr ergäbe, auch bereits unterhalb von einem Blutalkoholgehalt von 1,5 ‰ Trunkenheit am Steuer zu belegen.

SCHLEYER²⁷ schreibt z.B. über Untersuchungen an 1000 alkoholisierten Kraftfahrern. Der Häufigkeitsgipfel der Blutalkoholkonzentrationswerte (BAK-Werte) liegt bei 1,7 ‰, der des Durchschnittsalters bei 15-35 Jahren, der der Tatfrequenz zwischen 20.00 Uhr und 02.00 Uhr.

Einen weitergehenden Beitrag über "Ergebnisse von Alkoholbestimmungen bei Kraftfahrern" gibt VAMOSI³¹: Während der Jahre 1954 bis 1959 fanden sich bei 41 % aller in Bratislava (CSR) sezierten Verkehrstoten recht erhebliche Blutalkoholwerte. In der CSR schätzt man den Anteil des Alkohols an den Unfallursachen auf 10 %. Um hierüber Genaueres zu eruieren, wurden zur Tages- und Nachtzeit während bestimmter Stunden Blutproben sämtlicher Kraftfahrer in bestimmten Stadtgebieten abgenommen. Hierbei zeigten sich recht interessante Ergebnisse: Am Tag standen von 348 wahllos untersuchten Kraftfahrern 40, also 11,4 % unter Alkohol, und zwar zwischen 0,6 und 2,2 ‰.-

Ähnlich verhielt es sich bei der Untersuchung von den zwischen 13 und 19 Uhr in ein Industriewerk zurückkehrenden Berufskraftfahrern: 8 von 70 also 11,2 % wiesen Blutalkoholwerte zwischen 0,9 und 1,9 ‰ auf.

Wesentlich höhere Werte zeigte eine Aktion, die in der Nacht von Samstag auf Sonntag zwischen 22 und 3 Uhr durchgeführt wurde: unter 113 untersuchten Fahrern standen 56 (49,5 %) unter Alkoholeinfluß. Bei 35 von ihnen lagen die Blutalkoholwerte zwischen 0,5 und 1 ‰. - 12 Fahrer hatten 1 - 1,5 ‰ und 9 waren mit Werten über 1,5 ‰ schwer betrunken.

Für 1956 gibt ELBEL⁵ bei 7,2 % sämtlicher Verkehrsunfälle der Bundesrepublik Alkoholbeteiligung an. (lt. Bundesstatistik). Da eine Kontrolle sämtlicher Verkehrsunfallteilnehmer auf Blutalkoholwerte nicht möglich ist, schätzt er, daß bei 20 % aller Verkehrsunfälle der Alkohol eine Rolle spielt.

Laves, Vamosi geben den Anteil alkoholbedingter Verkehrsunfälle mit 10 % aller Unfälle an. Letzterer stellte unter Berufskraftfahrern 11,4 % Alkoholisierete fest. Nachts standen erheblich mehr Kraftfahrer (49,5 %) unter Alkoholeinfluß als am Tage. Elbel schätzt 20 % aller Verkehrsunfälle durch alkoholisierete Fahrer verursacht.

Insbesondere sind junge Menschen gefährdet. Die Untersuchungen von HÄNDEL⁹ anlässlich einer Analyse von 1250 in Zusammenhang mit Verkehrsgefährdung durchgeführten Blutalkoholuntersuchungen und die Überprüfung von weiteren 500 Personen, die wegen einer alkoholbedingten Verkehrstat zur Anklage kamen, ergab, daß die Hälfte der Täter junge Menschen unter 30 Jahren waren. Das Schwergewicht lag bei den 21-25-jährigen. Die Tatzeiten drängten sich auch hier wie bereits bei Schleyer beschrieben in die Nachtzeiten, besonders in die Nachtzeiten an den Tagen des Wochenendes, Freitagabend bis Montag früh zusammen.

Diese Angaben stehen im Einklang mit der Äußerung Vamosis, der am Wochenende nachts 49,5 % alkoholisierte Kraftfahrer feststellte, allerdings keine Altersangaben machte.

Zu Nachtzeiten werden erheblich höhere Anforderungen an den Kraftfahrer gestellt (LAVES¹⁹). Schlechtere Sichtverhältnisse, Blendungsgefahr, die Notwendigkeit erhöhter Aufmerksamkeit zur Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an die Straßenbeschaffenheit und an die jeweilige Verkehrsdichte bedingen diese erhöhten Anforderungen. Steht nun der Kraftfahrzeugfahrer unter Alkoholeinfluß, so ist er zwangsläufig diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Die Tatsache, daß bei nächtlichen Unfällen die Blutalkoholwerte sehr oft niedriger als am Tage liegen (LAVES¹⁹), ist u.a. dafür beweisend.

Wie stellt sich die Alkoholwirkung im einzelnen dar: HOFF¹³ und andere stellten fest, daß bei Alkoholgenuß zuerst die Purkinje'schen Zellen betroffen werden, Rinde des Kleinhirns, dann Betz'sche Riesenzellen und die anderen Pyramidenzellen, Zentralwindungen und angrenzendes Stammhirn. Diese sollen feine Bewegungen in Gang halten, die Koordination der Bewegungen sicherstellen (Purkinje). Nach Alkoholgenuß tritt eine Störung der Koordination ein und äußert sich folgendermaßen: Friedfertige werden aggressiv, überholen, verdrängen, schneiden Wege ab, werden aggressiv gegen die eigene Person; Selbstschutzreflexe verlieren ihre Wirksamkeit, bewusste Bewegungen müssen die Aufgabe übernehmen.

Der beeinträchtigenden Einflußnahme des Alkohols auf die Hirnleistung werden besonders günstig gelagerte Angriffspunkte geboten. So zeigen denn auch Fahrweise

und Unfallhergang typische Merkmale eines alkoholbedingten Fehlverhaltens: Enthemmung mit Störung der Konzentration und rezeptiven Aufmerksamkeit, Kritischschwäche und Unfähigkeit sich der Verkehrssituation anzupassen, und Störungen der Wahrnehmungen und der allgemeinen Reaktionsfähigkeit.

Der alkoholisierte Verkehrsteilnehmer ist unfallbereit:

1. weil er durch Einwirken des Alkohols auf die Gehirnzellen die motorische Sicherheit verloren hat,
2. weil seine Schrecksekunde verlängert ist,
3. weil durch Enthemmung Aggression und selbstzerstörende Tendenzen auftreten, die das Handeln beeinflussen können.

LAVES¹⁹ beschreibt die Symptomatik der Alkoholkwirkungen:

I. S t i r n h i r n (Schwellenwert der BAK:
etwa 0,8 - 1,2 ‰) :

1. Wegfall der Hemmungen
2. Verlust der Selbstkontrolle
3. Abnahme der Widerstandsfähigkeit gegen Beeinflussung
4. Euphorie
5. Selbstüberheblichkeit
6. übertriebene Begeisterungsfähigkeit
7. wachsendes Selbstvertrauen
8. Ausdehnungsbedürfnis
9. Generosität
10. Abnahme der Urteilsfähigkeit

11. Drang zur Verbrüderung
12. Gesprächigkeit (Logorrhoe)
13. Abnahme der Aufmerksamkeit

II. H i n t e r h a u p t s l a p p e n

(Schwellenwert der BAK: ab 0,8 - 1,2 ‰):

1. Störung des stereoskopischen Sehens (der Entfernungsschätzung, der Formenerkennung usw.)
2. Doppeltsehen.

III. K l e i n h i r n (Schwellenwert der BAK: etwa 0,8 ‰)

1. Störungen des Gleichgewichts
2. Nystagmus

Im einzelnen fand BOHNE³, daß der Leistungsabfall 2 Stunden nach Alkoholeinnahme 48,6 % beträgt.

HEIFER¹¹ teilt mit, vornehmlich kleine Dosen Alkohol wirken auf die Gesamtheit der Leistungsfähigkeit, auf Persönlichkeit und auf Charakterstruktur.

Er fand, daß bei

0,8 - 1,0 ‰ Blutalkohol eine Leistungseinbuße
von 10 % zu verzeichnen ist

bei 1,1 - 1,3 ‰ eine solche von 17 % vorliegt.

ELBEL⁵ hebt die toxisch bedingte Veränderung der Persönlichkeit im Sinne der Desozialisierung, besonders bei geringgradiger Alkoholwirkung hervor.

MÜLLER^{23 I} und WERNER weisen auf die Häufung der Unachtsamkeitsfehler bei Blutalkoholwerten von 0,7 bis 1,3 ‰ hin. Die Fahrer unter dieser Alkoholwirkung sind euphorisiert.

Bohné, Heifer, Elbel, Müller bestätigen somit die in der tabellarischen Aufstellung von Laves gemachten Angaben, ebenso wie die folgenden Untersuchungen von Abele.

ABELE¹ beschreibt Fahrfehler unter Alkoholeinfluß. Er teilt die Fehler ein in

1. F Abkommen von der Fahrbahn
2. K Falsches Durchfahren von Kurven
3. S Falsches Schalten
4. X Gesamtzahl

%	F	K	S	X
0,15 - 0,55	5	8	8	21
0,56 - 1,00	22	12	17	51
1,01 - 1,50	35	21	23	79

Es steigen also ab 0,56 ‰ Blutalkoholkonzentration die Fahrfehler, insbesondere das seitliche Abweichen auf gerader Straße erheblich an.

MC. FARLAND⁵ untersuchte die Wahrscheinlichkeit einen Verkehrsunfall zu erleiden. Unter 100 Kontrollfällen betrug die Wahrscheinlichkeitsziffer

ohne	Blutalkohol	9
unter	0,4 ‰	45
0,4 ‰ - 0,7 ‰		21
0,8 ‰ - 1,1 ‰		53
1,2 ‰ - 1,5 ‰		146
über	1,5 ‰	577

Sie steigt also proportional der Blutalkoholkonzentration an.

Die geistig seelische und körperliche Leistungsfähigkeit des Kraftfahrers ist schon bei einem Blutalkoholwert von 0,5 ‰ meßbar gestört und die Fahruntüchtigkeit kann schon von diesem Wert an aufwärts liegen. Bei nachgewiesener zusätzlicher Übermüdung des Kraftfahrers ist diese Annahme umso mehr berechtigt. Bei einem Blutalkoholwert von 1,0 ‰ ist die psycho-physische Leistungsfähigkeit aber bereits soweit eingeschränkt, daß die meisten Menschen nicht mehr fahrtüchtig sind. Vergleiche auch Martin Seite 12.-13. Alkoholbeeinflusste Verkehrssünder sind meist als charakterlich labil und für Straftaten als anfällig anzusehen. Händel gibt bei seinen o.a. angegebenen Untersuchungen an, daß 2/3 der wegen einer alkoholbedingten Verkehrsfährdung Angeklagten wegen irgendeiner Straftat bereits einmal oder auch öfters verurteilt worden sind; rund 1/3 ist schon wegen einer auf Alkoholmißbrauch zurückzuführenden Straftat verurteilt worden.

Die toxisch bedingte Veränderung der Persönlichkeit durch Alkoholgenuß im Sinne der Desozialisierung, besonders bei geringgradigen Blutalkoholwerten hebt Elbel hervor. Jedoch scheint eine charakterlich labile Fehleinstellung die Grundtendenz dieses Personenkreises zu sein, bei der nun der Alkoholeinfluß besonders zur Geltung kommt.

Der alkoholisierte Kraftfahrer, der einen Verkehrsunfall verursacht hat, wird leichter zur Unfallflucht neigen. Die Persönlichkeitsstruktur ist durch den Alkoholgenuß gestört. Wegfall der Hemmungen, Verlust der Selbstkontrolle, Abnahme der Urteilsfähigkeit, Euphorie werden das Ihre tun, um naheliegende Fluchttendenzen zur Wirkung kommen zu lassen.

"Mich sieht keiner, also wegfahren", nachts unter Umständen unter Ausschaltung der Fahrzeugbeleuchtung, "es wird schon gut gehen", werden die Hauptgründe sein, die zur Fahrerflucht führen werden. Es wird die Gesamtpersönlichkeit so weit verändert und in ihrer Umweltbeziehung so beeinträchtigt, daß vielfach eine sorgsame Prüfung der subjektiven Seite der dem Betreffenden zur Last gelegten Straftat angebracht erscheint um zu einer persönlichkeits- und tatangemessenen Beurteilung zu gelangen. Alkoholbedingte Verlangsamung der seelischen Abläufe und Verlängerung der Reaktionszeit können im Rahmen der Unfallflucht Bedeutung erlangen (GRÜNER⁷ III).

Er wird zumindestens längere Zeit brauchen um die ersten Schrecksekunden zu überwinden und um später als Nüchterner vielleicht doch noch zur Unfallstelle zurückzukehren.

Infolge des Überraschungscharakters der Unfälle müssen sowohl Vollzug als auch Planung auf die neue Situation umgestellt werden, wobei insbesondere blockierte Handlungsschemata die Neueinstellung verlangsamt ablaufen lassen (MÜLLER²³ II).

Der alkoholsierte Verkehrsteilnehmer besitzt weniger positive Kräfte, die einer Fluchttenenz entgegenzielen. Bei ihm treten die affektiven Kräfte in den Vordergrund, ein Anhalten aus "Klugheit" entfällt, die Angst vor dem Entzug der Fahrerlaubnis wegen Fahrens unter Alkoholeinfluß tritt in den Vordergrund aller Überlegungen.

Die folgenden eigenen Beobachtungen und die Angaben über Fluchtgründe bestätigen dieses Geschehen.

Eigene Beobachtungen.

In Rheinland-Pfalz wurden 1962 30 376 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst. Bei 1079 Fällen (3,55 %) verübten die Verursacher Unfallflucht (Mitteilung des Statistischen Bundesamtes).

In den Akten des Institutes für Gerichtliche Medizin und Kriminalistik der Universität Mainz liegen für 1962 381 polizeiliche Anträge zur Durchführung der Bestimmung der Blutalkoholwerte wegen begründetem Verdacht des Fahrens unter Alkoholeinfluß und festgestellter Beteiligung an einem Verkehrsunfall mit anschließender Unfallflucht vor.

Diese Zahl von 381 alkoholisierten Fahrern unter den Unfallflüchtigen dürfte sich noch erhöhen, da nicht bei allen Fluchtfällen eine Blutalkoholkontrolle veranlasst wurde, weil sich zunächst kein Verdacht auf Alkoholgenuß ergab und andererseits infolge der Länge der Zeit zwischen Unfallgeschehen und Sistierung eine Feststellung der BAK-Werte nicht mehr möglich erschien.

In 140 Unfallfluchtprotokollen mit Verdacht auf Fahren unter Alkoholeinfluß und in 100 Begutachtungen

und Sachverständigenäusserungen wurde das Verhältnis von BAK-Werten zu dem Alter der Flüchtigen untersucht. Die angegebenen BAK-Werte beziehen sich jeweils auf die Tatzeit.

Tabelle 1

‰	A l t e r					gesamt
	16-19	20-29	30-39	40-49	50-63	
2,0-3,0	0	22	22	3	5	52
1,5-1,99	4	40	15	13	9	81
0,8-1,49	4	59	22	8	3	96
0,0-0,79	1	6	3	1	0	11
	9	127	62	25	17	240

Hier zeigt sich, daß die Flüchtigen im Alter von 20-29 Jahren mit 127 Fällen (52,9 %) bei weitem überwiegen.

Eine vergleichbare Aufgliederung der Persönlichkeitsdaten der Führerscheininhaber liegt für 1962 nicht vor, so daß die Feststellung einer Beziehung zwischen dieser und der Anzahl alkoholisierten Unfallflüchtiger nicht durchgeführt werden konnte.

Die von RAUCH²⁵ 1957 angegebenen Zahlen, die die Mehrzahl der Flüchtigen in den Altersgruppen oberhalb des 3. Lebensjahrzehntes aufweisen, konnten also zumindestens für die Flüchtigen unter Alkoholeinfluß nicht bestätigt werden. Man hat den Eindruck, daß es sich demgegenüber bei den eigenen Fällen um noch unausgereifte und in ihrer Willensbildung noch nicht fertige junge Männer handelt, die dem Drang, alkoholhaltige Getränke zu trinken, nicht widerstehen konnten und dann in enthemmten und zum größeren Teil stark betrunkenen Zustand Unfälle verursachten und dann die Flucht ergriffen.

Fall 1 :

B.O. (19), Hilfskipser, fährt nachts, ohne im Besitz eines Führerscheins zu sein, in alkoholisiertem Zustand (1,43 ‰) auf gerader Bundesstraße bei klarem Wetter mit 130 km/h links gehenden Fußgänger um. Wagen überschlägt sich. B. flüchtet mit Freundin in nahen Wald und auf anderer Straße per Anhalter nach Hause. Fußgänger stirbt am gleichen Tage an den Folgen der Verletzungen. B. -wegen des gleichen Delikts (Unfall mit fremdem PKW und Unfallflucht) ohne Fahrerlaubnis-vorbestraft, war nach Geburtstagsfeier im Wagen des Arbeitgebers mit seiner Freundin spazieren gefahren. Er habe einen "Motorfimmel". B. gibt an, er sei vom Alkohol müde geworden, habe den Schlag (Unfall) gespürt, aber vor lauter Glas nichts gesehen. Ist mit der Freundin ausgestiegen und "abgehauen". Diese hat später dem Arbeitgeber Unfall und Fahrerflucht mitgeteilt. Der Alkoholgenuß hat den alkoholanfälligen, haltlosen Täter enthemmt, daß er das Fahrzeug bei stark überhöhter Geschwindigkeit nicht mehr gradlinig fahren konnte. Hinzu kam der Gedanke an die vorausgegangene Bestrafung wegen des gleichen Deliktes, welcher bewirkte, daß er sich fluchtartig entfernte. Für seine Tat einzustehen und die Folgen auf sich zu nehmen, die naturgemäß erheblich größer sein würden, war für ihn zu belastend. Er war der Situation charakterlich und infolge von Unreife nicht gewachsen.

Fall 2 :

L.R. (22), Autolackierer, fuhr 1.15 Uhr mit 1,65 ‰ mit überhöhter Geschwindigkeit gegen Absperrgittergelenker, flüchtete, überfuhr mit erhöhter Geschwindigkeit Stopstraße und wird kurze Zeit später von der Polizei gestellt. L., der keinen Führerschein besitzt, hat das Fahrzeug widerrechtlich benutzt (Kunden PKW seiner Firma). L. gibt an, bis 18 Uhr gearbeitet zu haben, dann bei Geburtstagsfeier mit Arbeitskollegen reichlich Alkoholgenuß, er versucht PKW von Kollegen und seiner Firma geliehen zu bekommen; nach deren Ablehnung nimmt er ein Kundenfahrzeug. Er gibt an, nach dem Unfall habe ihn eine ihm unbekannte Frau gefahren, diese sei unterwegs aber wieder ausgestiegen. Er habe den Wagen zur Firma zurückgefahren und sei dort von der Polizei gestellt worden. Seine Verhaltensweise schreibt er seinem jugendlichen Leichtsinn und der genossenen Alkoholmenge zu. Enthemmung und Auflockerung der Persönlichkeitsstruktur sind unverkennbar in dem Wunsch, ein Fahrzeug zu bekommen, ausgedrückt, und in der Unbedenklichkeit und hartnäckigen Beharrlichkeit, mit der er seine Absicht verfolgt, besonders

ausgeprägt. Sie finden auch in der Fahrweise ihren unmittelbaren Niederschlag. Fahrverhalten und Unfallgeschehen erklären sich zwanglos aus einer erheblichen Herabminderung seines psycho-physischen Leistungsvermögens. Es handelt sich um Unfallflucht aus Furcht vor Chef und Polizei. Der Alkoholgenuß hat den Täter zwar nicht in seiner Überlegungskraft geschwächt, aber er hat ihn enthemmt, so daß er das Fahrzeug nicht mehr beherrschte. Für seine Tat einzustehen und die Folgen auf sich zu nehmen, war für ihn zu belastend. Er ist der Situation charakterlich und infolge jugendlicher Unreife nicht gewachsen.

Vergleicht man die Blutalkoholkonzentrationswerte in der Gesamtzahl der untersuchten Fälle, so findet man bei der BAK- Wertgruppe 0,8 ‰ - 1,49 ‰ mit 96 (40 %) die meisten, dicht gefolgt von der Gruppe 1,5-1,99 ‰ mit 81 (33,75 %) und bei der von 2,0 - 3,0 ‰ mit 52 (21,67 %) beteiligten Flüchtigen. Lediglich bei 4 Flüchtigen wurde kein BAK-Wert festgestellt. Die Zeit zwischen Alkoholgenuß und Blutentnahme war zu groß geworden. Weitere 7 Flüchtige hatten BAK-Werte unter 0,8 ‰.

Zur zahlenmäßigen Auswertung wurden die 100 Fälle mit Begutachtung oder Protokollen über Sachverständigen-äusserungen zusammengestellt.

Die Aufschlüsselung dieser Fälle nach Berufsgruppen ergab:

Handwerker	27
Arbeiter	23
Kfz.-und Verkaufsfahrer	19
Kaufm.Angestellte	10
Vertreter	5
Soldaten	4
Akademiker	4
Landwirte	2
Beamte	1
Sonstige	5

also die übliche soziale Bevölkerungsschichtung.
Auffallend ist, daß nur Männer beteiligt waren.

Auch die anderen angeführten 140 Fälle enthalten nur Männer.

Es konnte auch kein besonderes Übertreten in der Zahl der Fahrer, die viel beruflich unterwegs sind, festgestellt werden.

Fall 3 :

K.W. (31), Lastzugfahrer, fuhr mit Lastzug in alkoholisiertem Zustand um 21.45 Uhr bei Regen zu schnell (60 km/h) in Linkskurve. Wurde aus der Kurve getragen (Totalschaden) flüchtete und nahm Nachtrunk. K. gab an, von 17-20 Uhr 1 Glas Schnaps und 2 1/2 Flaschen Bier getrunken zu haben und nach dem Unfall Coca-Cola, Cognak und Bier.

Blutalkoholkonzentrationswerte zur Tatzeit 1,6-1,7 ‰. Bei dem Täter zeigt die Alkoholwirkung Enthemmung und deutliche Störung des Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögens. Hier ist ein unerwartetes Versagen der Persönlichkeit festzustellen. Nicht die Tatsache, daß der Angeklagte nach Alkoholgenuß einen Unfall verursacht hat, scheint das besondere, sondern daß er sich der Verantwortung entzieht und noch Alkohol zu sich nimmt, vermutlich um die vorherige Alkoholeinwirkung zu vertuschen.

Es wurde untersucht nach Zusammenhängen Blutalkoholkonzentrationswerte-Fahrerflucht-Wochentag-Uhrzeit.

Tabelle 2

T a g e

‰	Mi.	Do.	Fr.	Sa.	So.	Mo.	Di.	gesamt
0,0-0,79	-	-	-	3	2	3	-	8
0,8-1,49	4	9	6	13	18	9	5	64
1,5-1,99	0	2	1	4	5	4	2	18
2.-3.00	1	-	1	-	4	2	2	10
	5	11	8	20	29	18	9	100

Diese Zahlen bestätigen, daß am Wochenende (Freitag bis Montag früh) mit 75 Fluchtfällen, also dreiviertel der 100 Fälle, die meisten alkoholbedingten Unfallfluchten vorkommen.

61,3 % von diesen hatten BAK-Werte zwischen 0,8 u.1,49 ‰
 18,7 % " " " " " " 1,5 u.1,99 ‰
 10,6 % " " " " " " 0,0 u.0,79 ‰
 9,3 % " " " " " " 2,0 u.3,0 ‰

Der am häufigsten festgestellte BAK- Wert in der Wochenübersicht betrug 0,8 - 1,49 ‰ bei 64 % der Gesamtfälle. Ein Beweis,daß der am meisten vorkommende ‰o-Satz unter der 1,5 ‰o-Grenze liegt.

Es wurde weiterhin nach einer Relation zwischen den Jahren des Führerscheinbesitzes und der ‰o-Zahl gesucht:

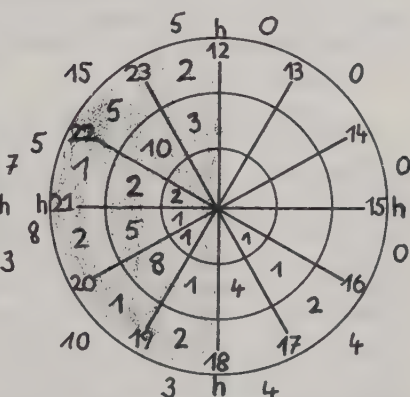
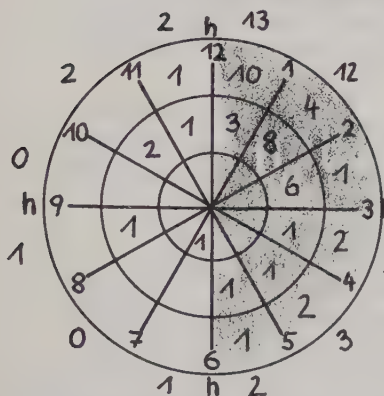
Tabelle 3:

‰o	Jahre des Führerscheinbesitzes												
	ohne F.-Schein	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	18	28
0,0-0,79	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
0,8-1,49	0	2	2	4	5	2	1	2	1	1	1	0	0
1,5-3,00	0	3	3	1	0	2	0	1	1	0	0	0	1
gesamt :	1,	6	5	5	6	4	1	3	2	1	2	1	1

Da man seitens der Fahrschulen auf dem Standpunkt steht, daß der Schüler sich nach 5 Jahren restlos eingefahren hat, könnte man dieser Tabelle das gleiche Ergebnis entnehmen,indem in den ersten 5 Jahren 26 Fälle von Fahrens unter Alkohol und Unfallflucht von insgesamt 37 Fällen vorkamen

Die aufgeführten Zahlen sind deswegen nicht auf 100 projizierbar, da nicht in allen Fällen die Zeitdauer des Führerscheinbesitzes angegeben war.

— UHRZEIT DER FLUCHT UND % —



INNERER KREIS : 0,0 - 0,79 %

MITTLERER KREIS : 0,8 - 1,49 %

ÄUSSERER KREIS : 15 - 3,0 %

AUSSEN : GESAMTFÄLLE /h

Bei der Zusammenstellung der Tageszeit der Flucht und den %-Werten wurde ermittelt, daß die Nachtzeiten von 21 Uhr bis 03 Uhr die meisten Fluchtfälle mit 57 % aufweisen. Die Zeit zwischen 12 Uhr und 16 Uhr erscheint unfallflucht-frei. In den übrigen Stundenwerten ist die Zeit zwischen 19 Uhr und 20 Uhr mit 10 %, die zwischen 20 Uhr und 21 Uhr mit 8 % Flüchtigen vertreten. Die restlichen Stundenwerte ergaben unter 5 % Fluchtfälle. Insgesamt ergaben die Tagesstunden 14 %, die Nachtstunden 86 % Fluchtfälle.

Die Zahl der Fälle, die in der Zeit von 00 Uhr bis 03 Uhr einen Blutalkoholkonzentrationswert von 1,5 - 3,0 ‰ aufwiesen, betrug 15, von 21 Uhr bis 24 Uhr 8. -

In der gleichen Zeit ergaben sich in der Gruppe der BAK-Werte von 0,8-1,49 ‰ 17 und 15 Fälle, also auch hier ein Überwiegen der BAK-Werte von 0,8 - 1,49 ‰ während der späten Nachtstunden.

Eine Aufgliederung nach Wochentagen und Uhrzeit ergibt jeweils für die Stundenzeiten von 19 Uhr bis 23 Uhr, sowie von 23 Uhr bis 03 Uhr fast gleiche Werte von je 38 und 37 Fällen von Unfallflucht, insgesamt 75 % der Unfälle in den genannten Nachtstunden. Die übrigen Nachtstundenwerte ausserhalb des Wochenendes sind jeweils ohne Konzentrierung auf einzelne Tage.

Von den Wochentagen fallen auf die Nachtstunden :

Tabelle 4 :

Donnerstag	9	von 11	Fällen an diesem Tag				
Freitag	6	"	8	"	"	"	"
Samstag	14	"	20	"	"	"	"
Sonntag	21	"	29	"	"	"	"
Montag	15	"	18	"	"	"	"
Dienstag	8	"	9	"	"	"	"
Mittwoch	4	"	5	"	"	"	"

wobei am Wochenende die Zahlen in den Nachtstunden von 23 Uhr bis 03 Uhr überwiegen.

Gerade das Überwiegen der Fluchtfälle in den Nachtstunden zeigt, daß die nächtlichen Autofahrten zur Rückkehr von Trinkgelagen oder zur Ausführung von "Bierreisen" unternommen wurden.

Man kann aber nicht verkennen, daß die Nachtstunden infolge von Dunkelheit und geringerer Verkehrsdichte die Ausführung der Unfallflucht begünstigen.

Fall 4 :

K.P.(26), LKW-Fahrer, kam im alkoholisierten Zustand um 1.45 Uhr von der Fahrbahn ab in Linkskurve, fuhr gegen Umfassungsmauer und flüchtete. K. gab an, seit 8 Uhr gearbeitet zu haben, dabei im Laufe des Tages und der Nacht erhebliche Alkoholmengen zu sich genommen zu haben, glaubte

trotz "Schwips" noch fahrtüchtig zu sein. Er sei mit 40 km/h gefahren, in der Kurve sei ihm ein Kfz auf seiner Fahrbahn entgegengekommen; beim Steuerherumreißen sei er an die Mauer gefahren. Er habe 2 Min. gewartet, dann sei er weitergefahren und habe 1 Glas Schnaps getrunken. BAK-Wert zur Tatzeit 1,3 ‰.-
Unfall durch Ermüdung und Alkohol.
Es handelt sich um Fahrerflucht, um sich der Schadenshaftung zu entziehen. Diese Tatsache wird noch bestärkt durch den Verschleierungsversuch über die Menge des genossenen Alkohols.

Von anderer Seite wurden in dem gleichen Institut Untersuchungen nach Konstitutionstypen alkoholisierter Flucht-täter ausgeführt. Es wurden festgestellt unter 81 Fällen

Astheniker	37
Athletiker	36
Pykniker	8

Man kann daraus schließen, daß die erstgenannten beiden Gruppen unter Alkoholeinfluß anfälliger für Verursachung von Unfällen sind und mehr zur Unfallflucht neigen.

Im weiteren wurden die Fahrfehler zusammengestellt, die zu den Unfällen führten.

Tabelle 5 :

1. Seitliches Streifen anderer Kraftfahrzeuge:

Bei BAK	0,0-0,79 ‰	3
"	0,8-1,49 ‰	16
"	1,5-3,00 ‰	9
Gesamtzahl der Fälle :		28

Tabelle 6 :

2. Seitliches Abkommen von der Fahrbahn:

Bei BAK	0,0-0,79 ‰	3
"	0,8-1,49 ‰	22
"	1,5-3,00 ‰	14
Gesamtzahl der Fälle :		39

Insgesamt betragen die Fehler, die das nicht richtige Einhalten der Fahrtrichtung (Störung der Lenkmechanik des Kraftfahrers unter Alkoholeinfluß) 67 % der Fälle.

Tabelle 7 :

3. Auffahren, auch frontal:

Bei BAK 0,0-0,79 ‰	0
" 0,8-1,49 ‰	12
" 1,5-3,00 ‰	4
Gesamtzahl der Fälle :	16

Tabelle 8 :

4. Geschwindigkeitsüberschreitung und für die Gegebenheiten zu hohe Geschwindigkeit:

Bei BAK 0,0-0,79 ‰	1
" 0,8-1,49 ‰	16
" 1,5-3,00 ‰	6
Gesamtzahl der Fälle :	23

Tabelle 9 :

5. Personenschäden:

	Passanten	Fahrer u. Beifahrer	Gesamtverletzte	
			leicht	schwer
Bei BAK 0,0-0,79 ‰	2	2	4	0
" 0,8-1,49 ‰	3	3	6	0
" 1,5-3,00 ‰	2	4	4	2
gesamt :	7	9	14	2

Verhalten nach dem Unfall.

Wie sich der alkoholisierte Kraftfahrer nach dem Unfall verhält, unter welchen Umständen und Gegebenheiten er flüchtig wird, und welche Fluchtgründe er angibt, wurde im Nachfolgenden untersucht. Zunächst eine Zusammenstellung über das Verhalten sofort nach dem Unfall:

Tabelle 10 :

Die Entfernung von der Unfallstelle erfolgte:

		ohne Anhalten	mit Anhalten	zu Fuß
Bei BAK	0,0-0,79 ‰	4	1	2
"	0,8-1,49 ‰	31	17	4
"	1,5-3,00 ‰	19	12	5
gesamt :		54	30	11

Tabelle 11 :

Über den Fluchtgrund wurde angegeben:

		Nichts bemerkt	Kopflos Aufreg. Schock	Aufmerksam gemacht wor- den	Angst	War nicht schlimm
Bei BAK	0,0-0,79 ‰	0	2	0	0	1
"	0,8-1,49 ‰	5	4	3	10	2
"	1,5-3,00 ‰	5	2	1	6	0
gesamt :		10	8	4	16	3
=====						
Anhalten :						
ohne		10	4	3	8	2
mit		0	4	1	7	1
zu Fuß		0	0	0	1	0

Fluchtgrund "Nichts bemerkt".

Alle zehn Flüchtigen fuhren ohne anzuhalten weiter und alle standen unter Alkoholeinfluß über 0,8 ‰, die Hälfte davon unter, die andere Hälfte über 1,5 ‰.

GRÜNER⁷ IV beschreibt die Leistungsminderung des Hörvermögens schon bei niedrigeren BAK-Werten.

Inwieweit das Überhören von Unfallgeräuschen bei meinen Fällen auf Minderung des Hörvermögens beruht oder eine Ausrede ist, lässt sich nicht mit Sicherheit entscheiden.

Im übrigen muß noch festgestellt werden, daß die angegebenen Zahlen nicht ohne weiteres auf 100 projizierbar sind, da die Angaben in den untersuchten Akten nicht immer vollständig waren.

Als weitere Fluchtgründe wurden noch angegeben:

- 3 Flüchtige wollten den Unfall später selbst melden
- 1 Flüchtiger wollte Verletzte wegbringen
- 1 Flüchtiger wollte Abschleppwagen holen
- 1 Flüchtiger gab an, seine Frau sei krank
- 1 Flüchtiger aus Wut nicht gehalten
- 1 Flüchtiger wollte den Unfall ohne Polizei abwickeln
- 1 Flüchtiger wurde vom Nachfahrer gestellt
- 1 Flüchtiger fuhr zwecks Nachtrunk weiter (0,6 ‰)
- 1 Flüchtiger Rauschtat (2,78 ‰) mit ausgiebigem Nachtrunk

Fluchtgrund "Kopfloß".

Zur Gruppe der acht Flüchtigen, die Kopfloßigkeit, Aufregung, Schock als Fluchtgrund angaben, fanden sich zwei mit niedrigen, vier mit mittleren und zwei mit hohen BAK-Werten.

Es waren 4 Flüchtige mit Kopfverletzungen darunter.

Es muß daran gedacht werden, daß bei Kopfverletzungen Dämmerzustände auftreten können. (GRÜNER⁷ I).

Diese können die Fluchttat exkulpieren.

Fall 5 :

B.U. (25) Kfz.-Fahrer, (6 Jahre Führerschein) beschädigt in alkoholisiertem Zustand mit LKW Mülltonnen, Lichtmast und Tor, fährt 5 Min. später auf Lastzug auf. B. läuft weg, klettert Gerüst an einem Haus hinauf, versteckt sich, wird dann aufgefunden. B. viermal vorbestraft wegen STVO Übertretungen, hat BAK- Wert von 2,48 ‰. (Kein Nachtrunk). Er hat eine Schürfwunde am Jochbein (infolge Aufschlagen mit Kopf). Schwere Übermüdung und Rauschtaut wird angenommen. Hier erscheint die Möglichkeit die sinnlose Flucht mit schwerem Rauschzustand, mit Benommenheit und Kopflosigkeit nach Schleuderverletzung der Halswirbelsäule, erklären zu können. Andererseits liegen asoziale Neigung (Nichtbefolgen der Verkehrsordnung), haltloses Trinken von Alkohol vor.

Fall 6 :

D.A., (32) Versicherungskaufmann, kam im alkoholisierten Zustand um 23 Uhr auf übersichtlicher, heller und trockener Straße in Rechtskurve ins Schleudern, fuhr gegen einen Baum, streifte diesen und fuhr dann gegen einen Gartenzaun und flüchtete. Wurde von Taxifahrer gestellt und an die Unfallstelle zurückgebracht. Bei dem Wort Polizei flüchtete er wieder, diesmal zu Fuß. D. wird von dem Taxifahrer später wieder gestellt und zur Polizei gefahren. Befund: BAK-Werte 1,1 - 1,3 ‰, Ermüdung, Hell-Dunkelanpassung gestört. D. gibt an, er habe geschäftlich getrunken, 80 km/h gefahren, von entgegenkommendem Fahrzeug geblendet, scharf nach rechts ausgewichen und habe plötzlich Schlag verspürt. Nach dem Unfall sei er "kopfflos", vollkommen durcheinander gewesen und sei in der Gaststätte erst "zu sich gekommen". (Er hat aber vorher mit seiner Ehefrau telefoniert) In der Gaststätte Nachtrunk. Von einem Taxifahrer zur Unfallstelle gebracht, sei er bei dem Wort "Polizei" davongelaufen. Er zeigte psychische Enthemmung. Durch die Enthemmung und Alkoholgenuß ist die Schockwirkung beim Unfall eine so plötzliche, daß der Täter im Moment nichts anderes tut, als sich möglichst schnell vom Unfallort zu entfernen. Nach Abklingen der Schockwirkung handelt er vernünftig, telefoniert mit der Ehefrau. Dann flüchtet er wieder, diesmal aus Angst vor der Polizei.

Häufig kommen bei Autounfällen Schleuder- oder Knicktraumen des Nackens vor (Barresches Syndrom), ohne oder mit Kopfverletzung infolge Aufschlagens des Kopfes am Armaturenbrett oder an der Windschutzscheibe (KUNERT¹⁸).

Das posttraumatische Syndrom weist starke Nacken-Hinterkopfschmerzen, Schwindel, Ohrensausen, Benommenheit oder eine dieser Komponenten auf. Es ist dabei nicht erforderlich, daß diese Symptome sofort nach dem Unfall auftreten. In leichten Fällen werden sie erst in 1 - 2 Stunden nach dem Unfall bemerkt (KÜHLENDAHL¹⁷).

In den Fällen ohne Kopfverletzung warnt SACHSE²⁶ II vor einer planlosen Einordnung dieser Fälle in die Gruppe der "Kopflosen". Kopflos ist sinnlos und beziehungslos = Chaos. Der angebliche Kopflose gibt aber erklärende Gründe über sein Verhalten. Begründungen heischen Verständnis für Handeln. Aber der Kopflose handelt nicht, er tut etwas Unmotivierbares, Persönlichkeitsfremdes, etwas was der Umwelt unbedingt als solches augenfällig werden muß, ähnlich wie bei Hirschmann beschrieben. Verwirrung innerhalb des seelischen Gefüges, bei der Trieb- und Instinktschicht als Uräusserung der Tiefenperson Oberhand gewinnt und die vernunftgemäße Steuerung kurzfristig ausschaltet, ist Ursache.

Der Fluchtgrund "kopflos" kann nur dann zur Exkulpation kommen, wenn eine Ausnahmesituation vorlag, die sich auch in einem abnormen Verhalten nach dem Unfall sinnfälliger dokumentierte.

Aber von den von mir angegebenen 8 "Kopflos"-Fällen nehmen 7 keinen Nachtrunk. Nur einer nimmt einen Nachtrunk zu sich um die BAK-Werte zu verschleiern.

Es scheint also doch so, daß die "Kopflosen" einer eingehenden Erklärung unter Berücksichtigung der von Sachse und Hirschmann gegebenen Auffassung bedürfen.

Fall 7 :

A.R. (38), Berufsfahrer, ist gegen 19.15 Uhr im alkoholisierten Zustand am Steuer von PKW "eingenickt", fährt in Garten und gegen Baum. Er irrt umher und wird aufgegriffen.

BAK-Werte 0,8.- B. ist wegen Trunkenheit am Steuer vorbestraft. Eine selten starke Erregung bei fraglicher Comotio wird festgestellt. Hier ist die Annahme einer echten Kopfflosigkeit berechtigt.

Fluchtgrund "Angst".

16 Flüchtige (von 52 Fluchtgrundangaben) erklärten als Fluchtgrund Angst vor dem drohenden Führerscheinentzug wegen Fahrens und Verursachung eines Unfalles unter Alkoholeinwirkung. Angst vor Bestrafung und vor finanziellen Einbußen spielten bei diesen Fluchtgründen die Hauptrolle. Das Fluchtverbot stellt eine Ausnahme im Strafrecht dar. So schreibt (SCHMIDHÄUSER²⁸): "Die Selbstbegünstigung ist straflos, und so wird § 142 auch als begrenzte Ausnahme angesehen".

KUHLE¹⁶ spricht in diesem Zusammenhang von einer "Sonderregel", die ihresgleichen im Deutschen Recht nicht hat. Keinem Delinquenten macht man einen besonderen Vorwurf daraus, daß er nach der Tat sich nicht sogleich stellt, sondern sein Heil in der Flucht sucht". Tatsächlich ist eben Dableiben (RAUCH²⁵), obwohl es eigentlich Nicht-Tun ist, hier schwieriger als das Weggehen, das ein Tun darstellt und man spräche wohl besser von der Wartepflicht als vom Fluchtverbot. "Warten" ist eine spezifische physische Situation. Hierzu bemerkt SCHMIDHÄUSER²⁸, "daß das Dableiben als körperliches Verhalten eine entschiedenere Anforderung an den Willen bedeuten kann, das erfahren wir oft genug als Wartende, auch ohne daß wir nach einem Verkehrsunfall auf die Polizei warten". Das Wartegebot nach Verkehrsunfällen ruhe auf dem Gedanken, daß "die Teilnahme am Straßenverkehr an eine verschärfte Ordnung bindet". Jedenfalls wird auch juristischerseits anerkannt, daß das Warten nach dem Unfall eine persönliche "Leistung" darstellt.

Die Flucht nach Straßenverkehrsunfall lässt sich nicht vergleichen mit dem Weglaufen zum Beispiel eines Bankräubers, nachdem er einen Bankbeamten angeschossen hat. Ein Verbrecher begeht sein Verbrechen bewusst mit voller Absicht "zu schädigen", notfalls zu töten. Es dürfte im Vordergrund stehen, daß man von dem nicht kriminellen Verkehrsdelinquenten erwartet, daß er sich ohne Rücksicht auf eigene Nachteile zu der Tat bekennt und als rechtschaffenen handelnden Mensch die Verantwortung dafür auf sich nimmt. (LUFF²⁰).

Der später "Flüchtigwerdende" setzt sich unter Alkoholeinfluß ans Steuer seines Fahrzeuges (und dies ist zunächst das einzig Strafbare, um das er weiß) und fährt in der Hoffnung, daß alles gut gehen werde, nach Hause. Betrifft ihn unterwegs ein Unfallgeschehen, so hängt sein weiteres Verhalten davon ab, ob die zentrifugalen zur Flucht tendierenden inneren Kräfte bewußter und unbewußter Art die zentripetalen, im wesentlichen auf Verantwortungs- und Pflichtgefühl basierenden Kräfte überwiegen (LUFF).

Bei dem alkoholisierten "Unfäller" werden in den meisten Fällen erstere überwiegen und es kommt zur Flucht. Wie diese weiter verläuft, hängt von den vorher beschriebenen und zitierten Möglichkeiten ab.

Angst wird als Fluchtgrund am häufigsten angegeben. Alle 16 Flüchtigen (siehe Tab. 11, Seite 31) standen unter erheblichem Alkoholeinfluß, davon hatten 10 BAK-Werte von 0,8 - 1,49 ‰, 6 solche von 1,5 - 3,00 ‰.

Unter diesen Werten tritt der Wegfall der Hemmungen und die Abnahme der Urteilsfähigkeit in Erscheinung, Euphorie und Generosität überwiegen über die Selbstkontrolle, so daß der Fluchttrieb aus Angst zum Durchbruch kommt.

Bei LAVES¹⁰ lesen wir: Nach dem Standpunkt der modernen Psychologie bestimmt die Tiefenpersönlichkeit letzten Endes das Verhalten eines Menschen in allen Lagen. Man kann der Auffassung sein, daß Alkohol eine Lähmung der Hemmungen und damit eine Persönlichkeitsauflockerung auslöst.

FERVERS⁶ schreibt: "Furcht und Angst sind für die meisten Tiere in der Natur unentbehrlich um sich vor Gefahren und Feinden zu sichern. Schmerz, Furcht und Angst sind für das instinktsichere Tier eine lebensnotwendige Sicherung, die durch Signalreize über die Sinnesorgane funktioniert. Furcht ist also beim Tier in der Natur zumeist kein pathologisches Phänomen, sondern dient der Lebenserhaltung. Der Mensch kennt ja nicht nur Furcht und Angst bei unmittelbarer Begegnung mit der Gefahr, das heißt also bei direkter Bedrohung von der ihm feindlichen Umwelt her wie das Tier, sondern er ist (als geschichtliches Wesen) mit Bewusstheit der Erinnerung und Vorstellung befähigt: früher durchlebte Ängste kann er aus der Erinnerung ins Bewusstsein rufen und sich in der Vorstellung auch mit Erwartungsängsten der Zukunft befassen.

Der moderne zivilisierte Mensch hat zwar mit Erfolg versucht, Schmerzen und Angst zu bekämpfen, doch brachten Zivilisation und Kultur neue Ängste. Man spricht vielleicht mit Recht von der Angst als der abendländischen Krankheit".

Unter den 16 Fällen, die Angst als Fluchtgrund angaben, fuhren 8 ohne anzuhalten weiter, 7 hielten an und fuhren dann weg, einer entfernte sich zu Fuß, da infolge starker Beschädigung des Fahrzeugs die Flucht mit diesem nicht mehr möglich war.

Fall 8 :

B.H.G. (32), Elektromeister, will um 04 Uhr im alkoholisiertem Zustand von hell erlachteter, übersichtlicher, trockener Straße links abbiegen, kommt rechts ab, fährt in Schaufenster und flüchtet.

BAK- Wert 2,03 ‰.

Untersuchung: Fingerprobe unsicher, Gang etwas unsicher, Pupillenreaktion träge, Sprache stolpernd usw. -

B. gibt an, Zucker- (3 x 1 Rastinon) und Leberkrank zu sein. (Untersuchung ergibt keine pathologischen Stoffwechselprodukte im Blut).

Er sei nach Arbeitsschluß 16.30 Uhr zur Eröffnungsfeier, dort reichlicher Alkoholgenuß. Er habe nach dem Unfall den Geschäftsinhaber angerufen, aber keine Verbindung bekommen. Das Gefühl der Verantwortung ist durch den Alkoholgenuß fast ausgeschaltet, die Belastungsfähigkeit durch den Unfall erheblich herabgesetzt.

Verhalten nach Flucht :

Der Nachtrunk.

Laut Bundesgerichtshofurteil vom 9.2.1962 darf der Richter schärfend berücksichtigen, daß der Flüchtige während oder nach der Flucht weiteren Alkohol zu sich genommen hat (Nachtrunk) und dadurch die Feststellung der Blutalkoholkonzentrationswerte für den Unfallzeitpunkt unmöglich gemacht oder erschwert hat. Nachtrunk ist zusätzliches Unrecht.

§ 330a : Wer sich vorsätzlich oder fahrlässig durch den
STGB Genuß geistiger Getränke oder durch andere berauschende Mittel in einen die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rausch versetzt wird mit Gefängnis oder mit Geldstrafe bestraft, wenn er in diesem Zustand eine mit Strafe bedrohte Handlung begeht.

Die Tatsache, daß ein Nachtrunk nachgewiesen und trotzdem die BAK-Werte zum Unfallzeitpunkt berechnet werden können, ist den wenigsten Kraftfahrern bekannt.

Bei dem Nachtrunk von alkoholhaltigen Getränken werden häufig besonders konzentrierte Alkoholika bevorzugt. So führten sich 56 % meiner Fälle von alkoholbeeinflussten Unfallflüchtigen noch nachträglich alkoholhaltige Getränke zu.

Die "griffbereite Schnapsflasche" im Handschuhkasten des Kraftfahrzeugs, über die berichtet wird, ist als Beweis dafür anzusehen, daß der Kraftfahrer im "Notfall" die Möglichkeit sicherstellen will, die BAK-Werte zu verschleiern.

Ich habe diese Nachtrunkfälle aufgeschlüsselt nach Alter des Täters, Tageszeit des Unfalls, kleiner Nachtrunk (2 Glas Bier), großer Nachtrunk (über 2 Glas Bier, Cognak und ähnliche konzentrierte Alkoholika).

Tabelle 12 :

Alter und Nachtrunk

Jahre	16-20	21-29	30-39	40-49	50-63	gesamt
Nachtrunk						
ohne	3	25	9	2	5	44
klein	1	15	4	5	1	26
groß	1	19	6	4	0	30
Nachtrunk	2 von 5	34 von 59	10 von 19	9 von 11	1 von 6	56 von 100

Es zeigt sich also, daß die 21-29jährigen Flüchtigen, die, wie schon festgestellt wurde, am meisten zum Fahren im alkoholisierten Zustand neigen auch diejenigen sind, die am zahlreichsten an den Nachtrunkfällen beteiligt sind. Auffallend ist, daß bei den 40-49 Jahre alten Flüchtigen, die mit 12,1 % an den Fluchtfällen beteiligt waren, mit 81,8 % ihrer Gruppe am Nachtrunk beteiligt waren.

Fall 9 :

D.W. (37), PKW- Fahrer, hat o.3o Uhr in alkoholisiertem Zustand beim Zurücksetzen mit PKW anderen PKW beschädigt, flüchtet trotz Hupsignale seitens des Besitzers des beschädigten PKW's und nimmt Nachtrunk.

D. gibt an, nach arbeitsreichem Tag erhebliche Alkoholmengen genossen zu haben (BAK- Werte 1,4 - 1,5 ‰). Er habe gedacht, an ein Geländer gefahren zu sein.

Der Täter handelt leichtfertig durch Alkohol-Enthemmung.

Es handelt sich um Unfallflucht, um sich der Schadenshaftung zu entziehen. Diese Tatsache wird noch bestärkt durch den Verschleierungsversuch über die Menge des genossenen Alkohols.

Fall 1o :

D.P. (35), PKW-Fahrer, fuhr im alkoholisierten Zustand um o.3o Uhr rechts aus der Fahrbahn an Hauswand (Fremdschaden 4oo.-DM, D's Wagen rechts aufgerissen), flüchtete, nahm Nachtrunk und wurde gegen morgen von der Polizei gestellt. D. gab an: er sei mit 7o km/h gefahren, hätte wegen entgegenkommender Fahrzeuge scharf gebremst, sei mit dem Hinterteil des Wagens gegen das Haus gefahren, hätte angehalten, festgestellt, daß am Haus kein Schaden sei und weitergefahren. Später hätte er einige Flaschen Bier getrunken und einige Schnüpsen.

BAK-Werte 1,4 ‰.-

Die Fahrweise und der Unfallhergang zeigen typische Merkmale alkoholbedingten Fahrverhaltens. Das Gefühl der Verantwortung ist durch den Alkoholgenuß fast ausgeschaltet, die Belastungsfähigkeit durch den Unfall erheblich herabgesetzt. Der Gedanke, sich der Verantwortung zu entziehen und für den möglichen Schaden nicht zu haften, hat ihn dazu bewogen, die Flucht zu ergreifen. Das ist ein charakterliches Versagen, welches vermutlich erst durch das Erlebnis des Unfalls ausgelöst wird.

Fall 11 :

A.N. (28), Schlosser, fährt in alkoholisiertem Zustand 21,3o Uhr mit erhöhter Geschwindigkeit durch Ortschaft, streift auf gerader Strecke rechts stehenden PKW, flüchtet, stellt sich 2,3o Uhr. A. gibt an, ein Geräusch gehört zu haben, habe es für Steinschlag gehalten, habe falschen Knopf gedrückt, dadurch Licht ausgeschaltet. Lichtsignale hinter ihm fahrender PKW's habe er nicht bemerkt. Habe sich gestellt, als er zu Hause erfuhr, daß er gesucht würde.

BAK- Werte 1,6 ‰ mit Nachtrunk 1,3 ‰.-

Der Angeklagte zeigt typische Leistungseinbuße durch Alkohol-Enthemmung.

Es handelt sich bei ihm offenbar um ein erstmaliges Versagen in einer Situation, der er nicht gewachsen ist. Er zeigt, daß er in einer solchen Ausnahmesituation, wie sie durch das Erlebnis eines -wenn auch relativ nicht sehr bedeutenden- Unfalls gegeben ist, nicht genügend belastungsfähig ist, um sich so zu verhalten, wie es das Gesetz verlangt.

Die BAK- Werte ergaben auf Tageszeiten und in Gegenüberstellung zum Nachtrunk folgendes Bild.

Tabelle 13 :

Uhrzeit	BAK- Werte			Nachtrunk			
	0,0-0,79	0,8-1,49	1,5-3,0	ohne	mit	klein	groß
6 ⁰⁰ -9 ⁰⁰	1	1	0	2	0	0	0
9 ⁰⁰ -12 ⁰⁰	0	3	1	1	3	0	3
12 ⁰⁰ -15 ⁰⁰	0	0	0	0	0	0	0
15 ⁰⁰ -18 ⁰⁰	1	5	2	4	4	2	2
18 ⁰⁰ -21 ⁰⁰	2	14	5	9	12	8	4
21 ⁰⁰ -24 ⁰⁰	2	15	8	11	14	5	9
24 ⁰⁰ -3 ⁰⁰	0	17	15	13	19	8	11
3 ⁰⁰ -6 ⁰⁰	0	3	5	4	4	3	1

Wir finden hier, daß in die Tageszeiten, hier Nachtzeiten 18⁰⁰-3⁰⁰ Uhr, mit der höchsten Fluchtzahl und den meisten Fällen von BAK- Werten zwischen 0,8 - 1,49 ‰ die meisten Fälle von Nachtrunk und auch die meisten Fälle mit großem Nachtrunk fallen. Die Zahlen sprechen dafür, daß die Flucht hier zum Zwecke der Verschleierung der BAK- Werte unternommen wurde.

Vorbestrafte und Unfallflucht.

Kriminell anfällige Naturen sind den physischen Belastungen, die ein Unfall hervorruft, meist nicht gewachsen (NASS²⁴).

Fall 12 :

K.R.: Es wird ein 25-jähriger Mann tot aus einem Fluß geborgen (BAK 1,32 ‰). Tod durch Ertrinken an der Auffindungsstelle festgestellt. (Gerichtsärztliches Institut Mainz). Schwere Verletzungen des Toten, Fahrspuren, Glassplitter von Spiegel und Lampen, Schleifspur, sowie Blut weisen auf Autounfall hin. Besitzer des Unfallautos, L. gibt an, auf Tanzvergnügen nur wenig Alkohol zu sich genommen zu haben, auf der Heimfahrt sei Fräulein E. gefahren, sie hätten keinen Unfall gemerkt. Später sagt er aus: Frä. E. sei gefahren, er habe einen Ruck verspürt und festgestellt, daß sie einen Mann von hinten angefahren hat. Nach 150 m hatte Frä. E. gehalten, sie seien zur Unfallstelle gegangen. Sie hätten die Nerven verloren, seien geflüchtet, ohne sich um den Schwerverletzten zu kümmern. (Tatsache ist, daß dieser nicht mit eigener Kraft in den nahen Fluß gekommen sein kann). L. sei nüchtern gewesen und könne sich an alles erinnern. Er habe an seinen Winzerbetrieb zu Hause gedacht. Aussage der E.: Sie hätte Angst gehabt und sei nicht fähig gewesen zu denken.

Die Fahrerflucht kam zustande einfach aufgrund der intellektuellen Überlegungen, die beim Betrachten des Schwerverletzten angestellt wurden. Offenbar handelt es sich um ein erstmaliges Versagen in einer Situation, der sie nicht gewachsen waren. Sie zeigten, daß sie einer solchen Ausnahmesituation, wie sie durch das Erlebnis eines Unfalls gegeben ist, nicht genügend belastungsfähig waren. Das ist ein charakterliches Versagen. Eine bisher in der Tiefschicht verborgene Neigung zum Kriminellen war durchgebrochen und hatte das Handeln bestimmt. Die Furcht vor der Polizei und Angst um Zukunft kamen hinzu.

In den von mir untersuchten 100 Fällen von Unfallflucht unter Alkoholwirkung waren 19 Vorbestrafte, und zwar:

- 10 wegen Alkohol am Steuer ohne andere Straftaten
- 1 wegen Alkohol am Steuer mit anderen Straftaten
- 1 wegen Alkohol am Steuer mit Commotio (s. Fall 7)
- 1 wegen Unfallflucht

6 waren wegen Verstößen gegen die StVO vorbestraft,
davon 4 mehrfach

3 zusätzlich wegen sonstiger Strafen

Fluchtgrundangabe war bei 11 Tätern Angst vor Führer-
scheinenzug. 9 Flüchtige hatten über 1,5 ‰ BAK.!

Im einzelnen ergab sich folgende Tabelle :

Tabelle 14:

Beruf	Alter	Vorstrafen			‰	Nach- trunk	Fluchtgrund Unfallart
		Alkohol a.Steuer	Sonstige	Flucht			
Soldat	25	0	2 x StVO	-	1,78	kl.	nichts bemerkt
ohne Angabe	38	0	2 x Verk.St.- 2 x sonstige 2 x Übertret.	-	1,15	0	Angst Verkehrszeichen angefahren
Kfz.-Fahrer	27	ja	2 x F'schEntz. 2 x Diebst. -	-	1,35	gr.	keine Angabe
Techn. Angest.	36	0	fahrl.Körp. - Verl.	-	1,43	kl.	geg.park.KfZ nicht gemerkt
Rentner	61	0	-	ja	0,96	0	Angst, in Graben gefahren
Kfz-Fahrer	38	0	StVO	-	1,50	gr.	frontal gerammt
Reise- Vertret.	41	ja	-	-	1,20	kl.	nichts gemerkt
Berufs- Fahrer	29	0	ohne F'Sch. -	-	0,0	0	Angst
Heizungs- Monteur	33	ja	-	-	1,80	0	Angst vor Führer- scheinenzug
Berufs- Fahrer	38	ja	-	-	0,3	0	Commotio,echte Kopflösigkeit
Kfz.-Fahrer	25	0	4 x StVO Bagatelldf.	-	2,78	0	Rauschtat,echte Kopflösigg.,Joch- beinplatzwunde
KfZ-Fahrer	41	ja	-	-	1,60	kl.	Angst,Verletzte im Wagen gelassen
Fahrver- käufer	21	0	2 StVO	-	1,65	gr.	Beifahrer verletzt, Angst vor F'sch.entz.
Zimmer- mann	28	ja	-	-	1,85	kl.	Angst vor Führer- scheinenzug
Kfz-Hand- werker	29	ja	-	-	0,8	kl.	Schaden gering
Kfz.Schlos.	33	ja	mehrf.Alk.	-	1,15	gr.	Angst v.F'Sch.entz.
Kauf.Ang.	35	ja	-	-	1,70	gr.	" " "
Kfz.-Fhr.	28	ja	-	-	1,50	0	" " "
Maurer (Roller)	35	ja	-	-	1,0	kl.	" " "

Von 19 vorbestraften Unfallflüchtigen waren 11 Berufsfahrer und Kraftfahrzeughandwerker. Die Vorstrafen sind ohne Wirkung geblieben, es sei denn, daß die Ursache für den Fluchtgrund "Angst" war. Die auffallend hohe Zahl der wegen Alkohol am Steuer Vorbestraften lässt erkennen, daß es sich um labile, haltloser Personen handelt, die dem Alkohol nicht entsagen können.

D i s k u s s i o n

Die stetig wachsende Motorisierung und das "Schnellerwerden" der Kraftfahrzeuge verlangen von den Kraftfahrzeugfahrern eine Angleichung ihrer technischen und sittlichen Fahrqualitäten an diese ständigen Veränderungen in ihrem "Arbeitsgebiet". Innere Ausgeglichenheit, erhöhte Aufmerksamkeit, genaueste Beachtung der Verkehrsvorschriften, gegenseitige Rücksichtnahme und Einfühlungsvermögen wird die Fahrer auszeichnen, die am wenigsten in Verkehrsunfälle verwickelt werden. Verzicht auf jeglichen Alkoholgenuss vor und während der Fahrt wird ebenso beitragen, die Unfallquote herabzusetzen wie die Vermeidung aller Faktoren, die die Fahrtüchtigkeit einschränken können. Die Zahl der unter Alkoholeinfluss stehenden Kraftfahrer werden für tags auf 10 %, sonntags auf 33 % und nachts auf 50 % geschätzt (Elbel, Vamosi). Alkohol vor Teilnahme am Straßenverkehr bedingt immer Gefahren und damit Erhöhung der Unfallmöglichkeit. Er ist damit der primäre Unfallverursacher. Alkoholbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit ist immer fahrlässig oder vorsätzlich provoziertes Risiko für die Bewältigung der Anforderung im modernen Verkehr.

Über Alkoholwirkung berichten, sich ergänzend, Laves, Hoff, Bohné, Heifer, Elbel, Müller. Der Alkoholgenuß steigert die Schockwirkung, rationelle Gegenkräfte werden geschwächt bzw. ausgeschaltet. Das Verantwortungsgefühl tritt schon bei mäßigem Alkoholgenuß zurück.

Emotional gesteuerte Gedanken wie z.B. Neigung zur Unwahrhaftigkeit, Flucht usw. können sich ungehemmt auswirken.

Der alkoholisierte Verkehrsteilnehmer wird

1. unter dem Eindruck seiner Fahrlässigkeit, nämlich Alkohol vor der Fahrt zu sich genommen zu haben und
2. noch in einen Unfall verwickelt zu sein, weniger positive Kräfte aufbringen, die einer Fluchttendenz entgegenwirken. Fehlbeurteilung, Wegfall der Hemmungen, Euphorie werden naheliegende Fluchttendenzen zum Überwiegen bringen. Die Reaktionszeit bis zum Entschluß, doch noch zum Unfallort zurückzukehren, ist verlängert. In dieser Zeit wird er zu sinnvollem Handeln wenig geneigt sein.

Die durch eigene Fahrlässigkeit und Unbekümmertheit herabgesetzte Fahruntüchtigkeit wird nicht nur durch Fahrfehler (Abele) bedingte Unfallbereitschaft zur Folge haben, sondern auch das Verhalten nach dem Unfall erheblich beeinflussen (Grüner, Sachse).

20-29jährige sind mit knapp 53 % am meisten unter Alkoholeinfluß stehend an der Zahl der Unfallflüchtigen beteiligt. Diese Zahlen stehen im Gegensatz zu den Angaben von Rauch, der bei seiner Zusammenstellung von Unfallfluchtfällen, allerdings ohne den Alkoholeinfluß zu berücksichtigen, fand, daß Personen höheren Lebensalters vermehrt von Unfallflucht betroffen sind. Da aber jüngere Menschen unbekümmerter, hemmungsloser, zum Teil auch verantwortungsloser in ihrem Verhältnis zum Alkohol sind, ist diese erhebliche Diskrepanz erklärlich.

Die Nachtstunden von 18⁰⁰-6⁰⁰ Uhr zeigen mit 86 % eine besonders starke Häufung der Fluchtfälle. Es überwiegen die BAK-Konzentrationen von 0,8 - 1,49 ‰. Diese Befunde decken sich mit den Ausführungen der angegebenen Autoren.

Auf das Wochenende entfallen 75 % aller Unfallfluchtfälle ebenfalls mit Überwiegen der BAK-Werte von 0,8 - 1,49 ‰. (61,3 % der Wochenendfälle). Unfallflucht nach Alkoholgenuß kommt in allen Schichten der Bevölkerung vor. Man könnte annehmen, daß in Bevölkerungskreisen, deren soziale Stellung höhere geistige Qualitäten erwarten läßt, kaum Fälle von Unfallflucht vorkommen sollten. Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Beteiligung dieser Kreise entspricht der üblichen sozialen Schichtung.

Bei Fahrern, die ihren Führerschein 1 bis 5 Jahre lang besitzen, finden sich die meisten Fluchtfälle unter Alkoholeinfluß. Das erste Jahr des Führerscheinbesitzes sollte eigentlich ausreichen, daß der Betreffende sich hinreichend mit den Gegebenheiten des Verkehrs vertraut gemacht hat. Ihm sollten noch die Hinweise während seiner Fahrausbildung in Erinnerung sein, wenn er sein Fahrzeug benutzt oder benutzen will, sich des Alkohols zu enthalten. Tatsächlich aber vergehen 5 Jahre, bis die meisten Kraftfahrer so weit gefestigt sind, sich nicht mehr unter Alkoholeinfluß ans Steuer zu setzen.

Von den Konstitutionstypen sind Pykniker am wenigsten betroffen.

Bei den Unfallursachen sind Abweichungen von der Fahrtrichtung als Folge mittlerer BAK- Werte die vorherrschenden. Überschreiten der für die örtlichen Verhältnisse gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen ist, infolge Enthemmung, zweitgrößte Unfallursache.

Ohne Anhalten des Fahrzeugs nach Unfall erfolgt die häufigste Entfernung vom Unfallort unter der Begründung "Nichts bemerkt zu haben". Diese Angaben sind nur zum Teil glaubhaft, andererseits können alkoholbedingte Störungen des Gehör- und Vibrationsempfinden verantwortlich sein.

Der Fluchtgrund

"Angst vor Führerscheinentzug" spielt die Hauptrolle.

Angaben wie "Kopflös", "Schockzustände", "Aufregungen" haben zahlenmäßig eine untergeordnete Bedeutung.

Sie erfordern eine eingehende Untersuchung des Flüchtligen, Befragen evtl. von Zeugen über das Verhalten des Täters nach dem Unfall und während der Flucht. Besondere Bedeutung haben Auffahrunfälle mit den möglichen Schleudertraumen des Nackens und deren Folgen.

Die hohe Zahl der Nachtrunkfälle (56 %) zeigt hinwiederum, daß die charakterliche Haltung des Kraftfahrzeugfahrers nicht nur in der Tatsache der Benutzung von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluß evident wird, sondern auch dann, wenn es zum Unfall und zur Flucht kommt, in vermehrtem Maße in Erscheinung tritt.

Aus ärztlicher Sicht kann man ein unterschiedliches Verhalten nach alkoholbedingtem Verkehrsunfall beobachten:

1. Der gesunde normale Durchschnittsfahrer

Er wird unter Alkoholeinfluß die triebhaft erlebte Angst vor den Folgen des Unfalls und den Folgen von Fahren unter Alkoholwirkung überwinden müssen, ob er die Alkoholwirkung verspürt hat oder nicht. Er wird

aber, wenn er nach einem Unfall flüchtet, nicht mit einem Verbrecher vergleichbar sein, der nach vollbrachter Tat flüchtet. Vorsätzlich hat der alkoholisierte Verkehrsteilnehmer seine Tat, d.h. den Verkehrsunfall, nicht begangen, im Gegensatz zu einem Verbrecher. Zum Verbrecher wird der Unfallflüchtige erst dann, wenn er, nachdem der erste Unfallschock abgeklungen ist, flüchtet und so bewußt zu verschleiern versucht oder durch Nachtrunk den Nachweis seiner Trunkenheit unmöglich machen will.

2. Der egozentrische rücksichtslose Fahrer.

Die Neigung zur Fahrerflucht nach Unfall in alkoholisiertem Zustand wird bei diesem stärker sein.

Bei ihm wird die triebhaft erlebte Angst vor den Folgen des Unfalls und die triebhaft erfaßte Möglichkeit sich diesem durch die Flucht zu entziehen, umso mehr überwiegen, je mehr sein Ansehen, seine **soziale** Stellung gefährdet ist.

Bei dieser Gruppe müßten die Bewerber vor Erteilung der Fahrerlaubnis überprüft werden, ob sie nicht infolge sittlicher und charakterlicher Mängel (ohne Geisteskrankheit), Neigung zu übermäßigem Alkoholgenuß, oder zu Ausschreitungen, insbesondere Rohheitsdelikten, ungeeignet sind zum Fahren von Kraftfahrzeugen.

3. Psychisch Labile, Primitive und ähnliche.

Bei ihnen ist von vornherein damit zu rechnen, daß sie den Gegebenheiten des modernen Verkehrs infolge ihrer Erregbarkeit und Hemmungslosigkeit in keiner Weise gewachsen sein werden, und dies besonders nach Alkoholgenuß.

Ein Verkehrsunfall wird diese Zustände steigern, und es werden sich die elementaren Triebe, zu denen auch der Fluchttrieb gehört, sich noch leichter durchsetzen.

Bei dieser Gruppe wäre zu fordern, daß deren Mängel vor Erteilung des Führerscheins aufgedeckt werden und ihnen damit erst gar nicht die Möglichkeit gegeben wird, andere Verkehrsteilnehmer in Gefahr zu bringen.

4. Kriminelle.

Kriminell Anfällige sind den Belastungen eines Unfalls nicht gewachsen. Unter Alkoholeinfluß werden sie mit großer Sicherheit wieder straffällig werden. Bei 19 % der von mir untersuchten Unfallfluchtfälle nach Alkoholgenuß waren die Täter vorbestraft, fast alle wegen Verkehrsdelikten. Diesen kriminellen Elementen sollte auf Lebenszeit der Führerschein entzogen werden.

Die psychologische Ausleuchtung der Unfallflüchtigen ergibt, daß es zweckvoll wäre, die Bewerber vor Erteilung der Fahrerlaubnis einer entsprechenden Untersuchung zuzuführen mit dem Ziel, psychisch Labile, Primitive, Egozentrische, Asoziale, Kriminelle usw. von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen.

Männer von 20-29 Jahren.

Diese Gruppe stellt fast 53 % der von mir untersuchten alkoholbeeinflussten Unfallflüchtigen. Ihr Verhalten zeugt von einem Mangel an Erziehung und geistiger Führung. Sie sind noch nicht in der Lage, sich zu beherrschen und die Folgen ihrer Unbekümmertheit und Verantwortungslosigkeit zu übersehen.

"Die Vertiefung der Verkehrspädagogik muß vor allem beachten, daß unreife, verkrampfte, infantile, überkompensierende Charaktere (wie überall sonst auch) im Verkehr in höchst bedenklicher Weise stören und die Partner in Gefahr bringen. Nur eine Jugend, die in allen Schichten ihres Menschseins ausgereift und zu einer humanen Eingliederung in das Gemeinschaftsleben geführt wurde, wird gewillt sein, die erforderliche Selbstdisziplin auch gegenüber dem Alkohol aufzubringen". (SCHÜLLGEN²⁹).

Forderungen :

Da es in der Bundesrepublik unwahrscheinlich erscheint den Kraftfahrern generell Alkoholgenuß vor und während der Fahrt zu verbieten, wie es z.B. in Mitteldeutschland der Fall ist, muß nach anderen Möglichkeiten gesucht werden, die Unfallhäufigkeit unter Alkoholgenuß und damit die hierdurch bedingte Fluchtneigung zu verringern. Als oberste Grenze bei der Beurteilung der Fahrtüchtigkeit wären Blutalkohol-Werte von 0,8 ‰ vorzuschlagen.

Es muß jedem Verkehrsteilnehmer und dies immer wieder, mit allen Mitteln der modernen Nachrichtenübermittlung klar gemacht werden, welche Folgen der Alkoholgenuß auch schon in geringeren Mengen bei den Teilnehmern am motorisierten Verkehr hat. Die Täter entschuldigen sich doch immer wieder, daß sie den Alkohol überhaupt nicht gespürt haben, ohne zu bemerken, daß dieses "Nichtverspüren" bereits eine Alkoholkwirkung ist. Die Hauptaufgabe liegt in der Erziehung und Führung der Jugend.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Mit der ungeheuren Zunahme des Straßenverkehrs in den letzten Jahren und der damit ansteigenden Unfallzahlen ist die Zahl der Unfallfluchtfälle entsprechend gestiegen. Es wurden die Tatbestände der Verkehrsunfallflucht, bei denen Alkoholeinfluß eine Rolle spielte, untersucht und zusammengestellt.

Die unter Alkoholeinfluß stehenden Unfallflüchtigen stellen mindestens 1/3 der Fluchttäter. Diese Zahl dürfte noch höher liegen, da bei Unfallfluchtfällen nicht grundsätzlich Blutentnahmen zwecks Alkoholbestimmung vorgenommen werden, sondern nur, wenn Verdacht auf vorausgegangenen Alkoholgenuß gegeben ist, und die Bestimmung der Blutalkoholkonzentrationswerte zeitlich noch möglich erscheint. Unfallflucht unter Alkoholeinfluß ist für den Betroffenen folgeschwer und in hohem Prozentsatz als Ausdruck einer kriminellen Veranlagung zu werten. Besonders das nächtliche Ansteigen alkoholbedingter Unfälle mit Fahrerflucht und deren Häufung am Wochenende ist sehr bedeutsam und weist auf die Alkoholbeeinflußbarkeit der Täter in ihrer Freizeit hin.

Unter den Flüchtigen unter Alkoholeinfluß fanden sich nur Männer. Das dritte Lebensjahrzehnt ist am meisten betroffen. Blutalkoholwerte von 0,8 - 1,49 ‰ kamen am häufigsten vor (40 %). Bei den Fluchtgründen spielte Angst vor Führerscheinentzug und Bestrafung die Hauptrolle. Nachtrunk zur Verschleierung des Blutalkoholspiegels wird von mehr als der Hälfte der Flüchtigen getätigt. Einschlägige und andere Vorstrafen blieben ohne Einfluß.

Zusatz: Die bei verschiedenen Untergliederungen gefundenen Häufigkeiten gelten beschreibend für das untersuchte Material. Sofern keine geeigneten Bezugswerte vorliegen, kann nicht auf unterschiedliche Anfälligkeit geschlossen und keine Verallgemeinerung vorgenommen werden.

Gefordert wird: Testen der Führerscheinbewerber auf sittliche und charakterliche Mängel, Feststellung krimineller Veranlagung, mit dem Ziel, die damit Behafteten am motorisierten Straßenverkehr nicht teilnehmen zu lassen; weiterhin: Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführer vor und während der Fahrt, zumindest Einschränkung des Alkoholgenusses auf ein Mindestmaß, einschneidende Strafmaßnahmen und längeren Führerscheinentzug.

1. Abele, G. : Fahrfehler des Kraftwagenlenkers unter Alkoholeinfluß.
Zbl.Verh.-Med.,Verk.-Psychol. 5,
1, 34-36 (1959)
2. Bundesgerichtshof : Neue Jur.Wschr. 10, 1829 (1962)
3. Bohné, G. : Experimentelle Untersuchungen über die Störungen der Aufmerksamkeit und Motorik.
Dtsch.Zschr.gerichtl.Med. 46, 226-234 (1957/58)
- I.
4. Elbel, H. : Zur gerichtsmedizinischen Bewertung der Alkoholwirkung als Unfallursache.
Zbl.Verh.-Med.,Verk.-Psychol. 4, H.1
18 (1958)
- II.
Elbel, H. : Alkoholwirkung als Verkehrsunfallur-
sache.
Dtsch.Med.J. 8, 136-137 (1957)
5. Mc.Farland, R. : The role of human factors in accidental
trauma.
Amer.J.Med.Sc. 1, 16-17 (1957)
6. Fervers, H. : Die Angst.
Landarzt,Stuttgart, 40, H. 21, 892-895
(1964)
- I.
7. Grüner, O. : Zur Schuldfrage nach Unfallflucht.
Dtsch.Zschr.gerichtl.Med. 49, 592-600
(1959/60)
- II.
Grüner, O. : Untersuchungen über die Gefährlichkeit
des alkoholbeeinflussten Kraftfahrers.
Med.Sachverst., Nr.53, 73-77 (1957)
- III.
Grüner, O. : Unfallflucht unter Alkoholeinfluß.
Dtsch.Zschr.gerichtl.Med. 54, 7 (1963)

IV.

Grüner, O. :

Hörfähigkeit und Vibrationsempfinden
unter Alkoholeinfluß.

In Laves: Der Straßenverkehrsunfall
Stuttgart 1956, 208-220.

V.

Grüner, O. :

Alkohol und Aufmerksamkeit. Ihre
Bedeutung im motorisierten Verkehr.
Dtsch.Zschr.gerichtl.Med. 44, 187
(1955)

8. Gunzert, R. :

Soziologische Probleme bei der Beur-
teilung von Verkehrsdelikten.
Dtsch.Autorecht 29, 315-326 (1960)

9. Händel, K. :

Die Beteiligung junger Menschen an
alkoholbedingten Verkehrsgefährdungen.
Suchtgefahren, 4, 1 (1960)

10. Hartung, H. :

Zum inneren Tatbestand der Verkehrs-
unfallflucht.
Jur.Ztg. 12, 398 (1953)

11. Heifer, U. :

Ein Versuch der Zuordnung klinischer
Befunde zu Trunkenheitsgraden bei
Blutalkoholkonzentrationen 0,8-1,3 ‰.
Zbl.Verh.-Med., Verk.-Psychol. 10,
H. 1 (1964)

12. Hirschmann, J. :

Verkehrsunfallflucht im seelischen
Ausnahmestand.
Zschr.Psychotherap., Stuttg. 10, 85-96
(1960)

13. Hoff, H. :

K. Kryspin-Exner

Persönlichkeit und Verhalten des al-
koholisierten Verkehrsteilnehmers.
Blutalkohol, 1, H.8 (1962)

14. Hoyos, G. : Über den Zusammenhang von Verkehrsunfällen und Verkehrsverstößen im Straßenverkehr.
Psychol.Praxis, Basel, 4, (1960)
15. Krischek, J. : Unfallpsychologie.
Psychiatr.Neurol.,Basel, 144,
65-93 (1962)
16. Kuhle, H. : Die Fahrerflucht nach § 22 KFG und angrenzende Tatbestände.
Berlin 1940, 22.
17. Kuhlendahl, H. : Zur funktionellen Pathologie und Therapie der Wirbelsäule.
Prakt.Medizin, 1, 117-126 (1957)
18. Kunert, W. : Wirbelsäule, vegetatives Nervensystem und Innere Medizin.
Stuttgart 1953, 195-196.
19. Laves, W. : Der Straßenverkehrsunfall.
Stuttgart 1956, 99.
20. Luff, K. : Die Bewußtseinslage des Kraftfahrers nach alkoholbedingten Verkehrsunfällen und ihre Bedeutung für die Unfallflucht.
Blutalkohol, 2, H.2 (1963)
21. Martin, L. : Trunkenheit am Steuer und Strafjustiz.
Referat, Tagung des Bundes für alkoholfreien Verkehr e.V.in Hamburg
(9.10.1959)
22. Mayer, K. : Zur psychischen Struktur der Unfällepersonalität.
Zschr.Verkehrssicherheit 1, 17-38
(1959)
23. Müller, F. : 4.Wiss.Arbeitstagung des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr.
(Saarbrücken,28.11.1963) zit. nach
Referat in Dtsch.Zschr.gerichtl.Med.
54 (1964). 139.

- II.
Müller, F. : Straßenverkehrsrecht.
18.Aufl.Berlin, 1954, 434.
24. Nass, G. : Fahrerflucht ein psychologisches Problem.
Psychol.Praxis,Basel, 1, 26-47 (1960)
25. Rauch, B. : Zur Psychologie der Verkehrsunfall-
flucht.
Med.Diss.Erlangen 1957.
- I.
26. Sachse, E. : Unfallflucht und Kopfflosigkeit.
Dtsch.Zschr.gerichtl.Med., 54, 1,
3-6 (1963).
- II.
Sachse, E. : Zur Problematik der Unfallflucht.
Tagung der Dtsch.Gesellsch.f.Verkehrs-
medizin in Heidelberg (1963).
Manuskript wurde freundlicherweise
von der Autorin zur Verfügung gestellt.
27. Schleyer, F. : Über statistische Zusammenhänge zwischen
Blutalkohol, Fahrzeugart, Lebensalter,
Tatzeit, Art des Leistungsversagens
im Straßenverkehr.
Zbl.Verk.-Med.,Verk.-Psychol. 4, 134-
151 (1958)
28. Schmidhäuser, E. : Fluchtverbot und Anzeigegebot bei
Verkehrsunfällen.
Juristen Zeitung 14, 437 (1955)
29. Schöllgen, W. : Alkohol und Verkehr in der Sicht
ethischer Verantwortung.
Zbl.Verk.-Med.,Verk.-Psychol.,I, 18
(1958)
30. Undeutsch, U. : Ergebnisse psychologischer Untersuchun-
gen am Unfallort.
Forschungsbericht des Landes Nordrhein-
Westf.,Nr. 1087, Köln 1963.

31. Vamosi, M. :

Ergebnisse von Blutalkoholkonzentrationsbestimmungen bei Kraftfahrern. Zschr.ärztl.Fortbild., 11, 635-639 (1959)

32. Winkler, W. :

Psychologische Beratung im Verkehrswesen. Psychol.Rdsch.,Basel, 12, 199-207 (1962).

Herrn Prof. Dr.med. et phil.K. Wagner danke ich herzlichst für die Überlassung des Themas, für die wertvollen Anregungen und Ratschläge und für das mir zur Verfügung gestellte Material.

Herrn Privatdozent Dr.med.Hans-Joachim Wagner sage ich Dank für seine Beratung und verständnisvolle Hilfsbereitschaft.

LEBENS LAUF

Am 13. Februar 1911 wurde ich als Sohn des Kaufmanns Paul Schwerdtner und seiner Ehefrau Klara, geborene Lippmann, in Frankfurt am Main geboren.

1929, nach dem Abitur an der Ziehnbergschule, begann ich das Medizinstudium in Marburg. Nach bestandenen Physikum 1931 belegte ich die klinischen Fächer an den Universitäten Rostock und Frankfurt/M. Das Medizinische Staatsexamen legte ich 1934 an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt/M. ab. Die Bestallung als Arzt erhielt ich mit der Geltung vom 19.12.1934.

Während der Medizinalpraktikantenzeit arbeitete ich an der II. Inneren Klinik des Städtischen Krankenhauses Frankfurt/M.-Süd unter Prof. Dr. Alvens, anschließend als Volontärassistent und später als Assistent an der Chirurgischen Universitätsklinik Frankfurt/M. unter Prof. Dr. Schmieden. Bei Ausbruch des Krieges wurde ich als Assistenzarzt zur Luftwaffe eingezogen und war seit 1941 bei der Fallschirmtruppe eingesetzt. 1942 promovierte ich in Hamburg (Dissertation: "Verletzungen der oberen Extremität nach Fallschirmabsprüngen unter besonderer Berücksichtigung der Verletzungsmechanismen"). Infolge des Luftkrieges gingen sämtliche Unterlagen in Hamburg verloren, ebenso meine eigenen bei dem Verlust meines Hauses in Frankfurt/M., so daß die Promotion nicht mehr nachweisbar ist.

1939 heiratete ich die Tochter des Wiesbadener Arztes Dr. Weyrauch, Marie Elisabeth. Wir haben zwei Söhne. Nach Entlassung aus englischer Kriegsgefangenschaft trat ich in die Praxis meines erkrankten Schwiegervaters ein und führte dieselbe nach dessen Tod 1949 weiter. Ich bin jetzt in der gleichen Praxis als praktischer Arzt in Wiesbaden tätig.

